

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENGGUNAAN ANGKUTAN
UMUM BAGI WISATAWAN DI KOTA BATU**

**SKRIPSI
TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

Ditujukan untuk memenuhi sebagai persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik



**Sheila Atikah Wicaksono
NIM. 115060600111025**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS TEKNIK
MALANG
2018**

LEMBAR PENGESAHAN

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENGGUNAAN ANGKUTAN UMUM BAGI WISATAWAN DI KOTA BATU

SKRIPSI

TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan
memperoleh gelar Sarjana Teknik



SHEILA ATIKAH WICAKSONO
NIM. 115060600111025

Skrripsi ini telah direvisi dan disetujui oleh dosen
pembimbing pada tanggal 4 Desember 2017

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Imma Widawati Agustin, ST., MT., Ph.D
NIP 19750803 200604 2 001

Dadang Meru Utomo, ST., M.Urb&Regplan
NIP 201405 821110 1 001



Dr. Ir. A. W. Hasyim, MSP
NIP 19551118 199412 1 001

IDENTITAS TIM PENGUJI SKRIPSI**JUDUL SKRIPSI:**

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Angkutan Umum Bagi Wisatawan di Kota Batu.

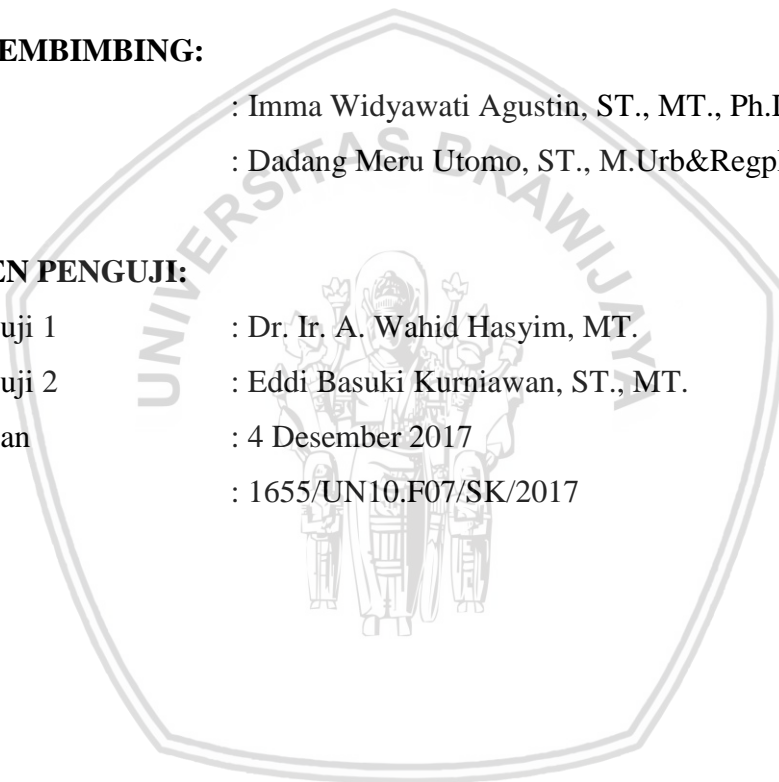
Nama Mahasiswa : Sheila Atikah Wicaksono
NIM : 115060600111025
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

KOMISI PEMBIMBING:

Ketua : Imma Widyawati Agustin, ST., MT., Ph.D
Anggota : Dadang Meru Utomo, ST., M.Urb&Regplan.

TIM DOSEN PENGUJI:

Dosen Penguji 1 : Dr. Ir. A. Wahid Hasyim, MT.
Dosen Penguji 2 : Eddi Basuki Kurniawan, ST., MT.
Tanggal Ujian : 4 Desember 2017
SK Penguji : 1655/UN10.F07/SK/2017



SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI/ TUGAS AKHIR

Saya yang tersebut dibawah ini:

Nama : Sheila Atikah Wicaksono
NIM : 115060600111025
Judul Skripsi/ Tugas Akhir : Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Angkutan Umum Bagi Wisatawan di Kota Batu.

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa di dalam hasil karya Skripsi/ Tugas Akhir saya, baik berupa naskah maupun gambar tidak terdapat unsur penjiplakan karya Skripsi/Tugas Akhir yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, serta tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan orang lain kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah Skripsi/Tugas Akhir ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur penjiplakan dari karya Skripsi/ Tugas Akhir orang lain, maka saya bersedia Skripsi/ Tugas Akhir dan gelar Sarjana Teknik yang telah diperoleh dibatalkan serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 4 Desember 2017
Yang membuat pernyataan,



Sheila Atikah Wicaksono
NIM. 115060600111025

Tembusan:

1. Kepala Laboratorium Skripsi/ Tugas Akhir Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
2. Dua (2) Dosen Pembimbing Skripsi/ Tugas Akhir yang bersangkutan
3. Dosen Pembimbing Akademik yang bersangkutan

RINGKASAN

SHEILA ATIKAH WICAKSONO, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya, Juli 2018, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Angkutan Umum Bagi Wisatawan di Kota Batu*. Dosen Pembimbing: Imma Widyawati Agustin, ST., MT., Ph.D dan Dadang Meru Utomo, ST., MURP.

Kota Batu di Provinsi Jawa Timur merupakan salah satu kota yang terkenal dengan banyak obyek wisatanya. Banyaknya wisatawan yang mengunjungi Kota Batu menyebabkan padatnya lalu lintas sehingga sering terjadi kemacetan karena sebagian besar wisatawan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan angkutan umum.

Penelitian ini ditujukan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi saat berwisata di Kota Batu. Faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam penelitian ini diketahui dengan menggunakan metode analisis faktor konfirmatori. Sub Variabel yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada penelitian sebelumnya.

Analisis Faktor Konfirmatori dalam penelitian ini menghasilkan faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum yaitu, (a) Kenyamanan, (b) Parkir, (c) Kepadatan Lalu Lintas, (d) Polusi udara dan (e) Sosialisasi. Sedangkan faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan kendaraan pribadi, yaitu (a) Keamanan, (b) Kepemilikan kendaran, (c) Kenyamanan, (d) Integrasi, (e) kecepatan, (f) Kesesuaian Lokasi Terminal, dan (g) Jadwal.

Kata Kunci : Transportasi, Pariwisata, Wisatawan, Analisis-Faktor-Konfirmatori, Kota-Batu

SUMMARY

SHEILA ATIKAH WICAKSONO, Department of Urban and Regional Planning, Faculty of Engineering, University of Brawijaya, July 2018, *The Factors That Influence The Tourists in Using Public Transport in Batu City*, Lectures: Imma Widyawati Agustin, ST., MT., Ph.D and Dadang Meru Utomo, ST., MURP.

Batu City, in East Java Province, is one of the famous city with many tourist objects. The number of tourists who visit the city of Batu is increasing and causing traffic jams, because most of tourists prefer to use private vehicles rather than public transport.

This research is aimed to know the factors that influence the tourists in using public transport or private vehicle during a recreational trip in Batu City. Factors influencing tourists in this research is analyzed using confirmatory factor analysis method. The sub variable used in this study refers to previous research.

The Confirmatory Factor Analysis in this research shows some factors that influence the tourists in using public transport, these are: (a) Comfort, (b) Parking, (c) Traffic Density, (d) Air pollution and, (e) Socialization. However, factors that affecting tourist not to use public transport is: (a) Security, (b) Ownership of vehicles, (c) Comfort, (d) Integration, (e) speed, (f) Conformity of Terminal Locations, and (g) Schedule.

Keywords: Transportation, Tourism, Tourists, Confirmatory-Factor-Analysis, Batu-City

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT karena berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan judul “Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Angkutan Umum Bagi Wisatawan di Kota Batu”. Tugas akhir ini diajukan untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Brawijaya. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua yaitu Bapak Ir. Achmad Wicaksono, M.Eng., Ph.D. dan Mama Ifa Barlian; Suami penulis yaitu Ahmad Syarif Hidayatullah; kedua adik penulis yaitu Hafidz Ohtavian Wicaksono dan Daniswara Naufal Wicaksono; serta seluruh keluarga yang selalu mendoakan, memberikan semangat dan dukungan sehingga tugas akhir ini dapat diselesaikan dengan baik.
2. Ibu Imma Widyawati Agustin, ST., MT., Ph.D dan Bapak Dadang Meru Utomo, ST., MURP selaku dosen pembimbing yang selalu bersedia memberikan bimbingan, arahan dan saran kepada penulis sejak pengajuan proposal tugas akhir sampai dengan selesai.
3. Bapak Dr. Ir. A. Wahid Hasyim, MT. dan Bapak Eddi Basuki Kurniawan, ST., MT. selaku dosen penguji yang juga telah bersedia memberikan kritik, saran dan arahan untuk lebih menyempurnakan tugas akhir ini.
4. Seluruh dosen-dosen pengajar di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, terima kasih atas segala ilmu yang telah diberikan.
5. Sahabat penulis yaitu Dhisa Sartika Utami, Rizky Ananda Putri, Trias Fidiawati, Ariq Rahmatullah Muhammad, Dzacki Rendy Springfield, Oktavia Altika, Jilly Anggraita, Merlina Wahyu, Rizki Brillandika, Edwin Wahyu, dan Adi Setiawan yang selalu memberikan dukungan dari awal hingga selesainya tugas akhir ini.
6. Teman-teman penulis yaitu Ike Suryanita, Dea Lestari, Moch. Nasrudin, M. Iqbal Hadi, Rr. Andammita, Vinta Rachma, serta seluruh teman-teman PWK 2011 (HIKER) yang tidak bisa disebutkan satu per satu terima kasih untuk segala bantuan, dukungan dan semangat yang selalu diberikan dalam proses penyelesaian tugas akhir.
7. Instansi terkait serta semua pihak yang telah memberikan data dan juga informasi pendukung untuk tugas akhir ini.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan senantiasa mendapat Ridho Allah SWT dan semoga Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua.

Malang, Juli 2018

Penulis



DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	vi

BAB I PENDAHULUAN	1
1. 1 Latar Belakang.....	1
1. 2 Identifikasi Masalah	3
1. 3 Rumusan Masalah	3
1. 4 Lingkup Pembahasan.....	4
1.4. 1 Lingkup Wilayah	4
1.4. 2 Lingkup Materi	5
1. 5 Tujuan.....	7
1. 6 Manfaat.....	7
1. 7 Kerangka Penelitian.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2. 1 Transportasi Pariwisata	9
2.1. 1 Wisatawan.....	11
2.1. 2 Karakteristik dan Pola Perjalanan Wisatawan	12
2.1. 3 Angkutan Umum Pariwisata	14
2. 2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Angkutan Umum	18
2. 3 Studi Terdahulu	19
2. 4 Kerangka Teori.....	26
BAB III METODE PENELITIAN	28
3. 1 Jenis Penelitian	28
3. 2 Variabel Penelitian	28
3. 3 Tahapan Penelitian	34
3. 4 Metode Pengumpulan Data	35
3.4. 1 Survei Primer	35
3.4. 2 Survei Sekunder.....	36
3. 5 Metode Sampling.....	36
3. 6 Metode Analisis Data	39

3.6. 1 Analisis Deskriptif.....	39
3.6. 2 Analisis Kinerja Angkutan Umum	40
3.6. 3 Analisis CFA (Confirmatory Factor Analysis).....	41
3. 7 Kerangka Metode	44
3. 8 Desain Survei	46
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	59
4. 1 Gambaran Umum Kota Batu.....	51
4.1. 1 Kondisi Fisik dan Administrasi Kota Batu.....	51
4.1. 2 Karakteristik Wisata Kota Batu	54
4. 2 Sistem Transportasi Kota Batu.....	55
4.2. 1 Aktifitas Transportasi	55
4.2. 2 Jaringan Jalan	58
4.2. 3 Karakteristik Angkutan Umum	61
4. 3 Potensi Pariwisata Kota Batu	75
4.3. 1 Obyek Wisata Pemandian Selecta	75
4.3. 2 Obyek Wisata Jatim Park 1	76
4.3. 3 Objek Wisata Jatim Park 2	77
4.3. 4 Museum Angkut	78
4. 4 Hasil Analisis	82
4.4. 1 Gambaran Responden Wisatawan di Kota Batu	82
4.4.1. 1 Karakteristik Sosial Ekonomi	82
4.4.1. 2 Karakteristik Perjalanan Wisata.....	85
4.4. 2 Persepsi Wisatawan Mengenai Angkutan Umum di Kota Batu.....	90
4.4.2. 1 Persepsi Wisatawan Pengguna Angkutan Umum.....	90
4.4.2. 2 Persepsi Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi.....	92
4.4. 3 Analisis Faktor Konfirmatori.....	93
4.4.3.1 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Wisatawan untuk Menggunakan Angkutan Umum.....	93
4.4.3. 2 Faktor-Faktor Wisatawan Menggunakan Kendaraan Pribadi.....	98
4. 5 Rekomendasi	103
4.5. 1 Rekomendasi Kebijakan Transportasi	104
4.5. 2 Rekomendasi Perencanaan Spasial.....	106
BAB V PENUTUP	125
5. 1 Kesimpulan.....	111

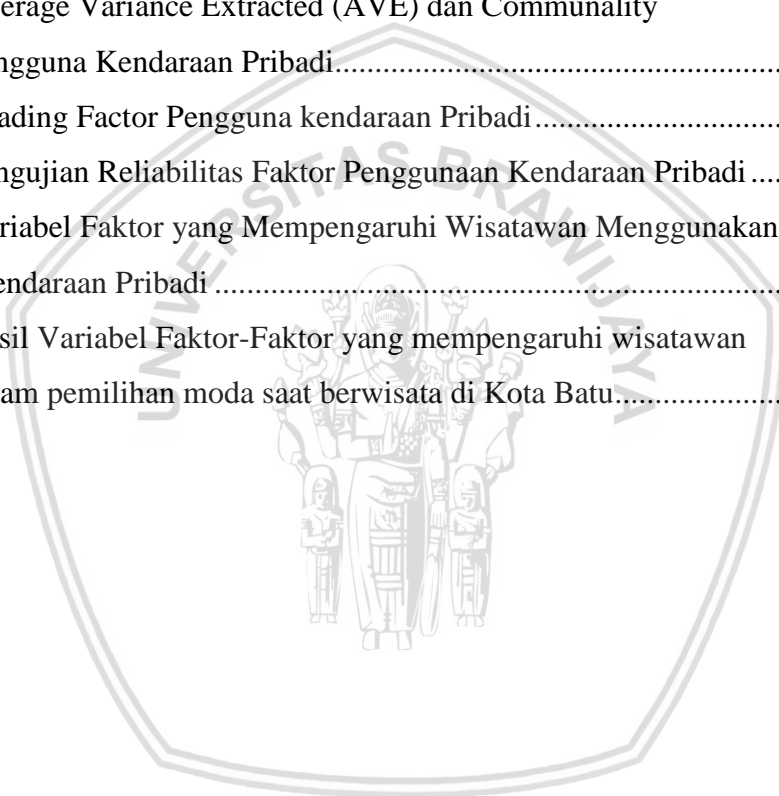
5.1. 1 Karakteristik Wisatawan.....	111
5.1. 2 Persepsi Wisawatan	113
5.1. 3 Analisis Faktor Konfirmatori.....	115
5. 2 Saran	116
DAFTAR PUSTAKA	119
LAMPIRAN.....	121



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Studi Terdahulu	21
Tabel 3. 1 Variabel Penelitian	29
Tabel 3. 2 Desain Survei Primer	35
Tabel 3. 3 Pengambilan Data Sekunder	36
Tabel 3. 4 Distribusi Jumlah Sampel	38
Tabel 3. 5 Skala Tingkat Kesesuaian	42
Tabel 3. 6 Desain Survei Penelitian	46
Tabel 4. 1 Pergerakan penumpang dari Kota Batu menuju Kota Lain di dalam Provinsi Jawa Timur dan Pergerakan Penumpang dari Kota Lain di Jatim Menuju Kota Batu Tahun 2015 (orang/tahun)	56
Tabel 4. 2 Perjalanan Penumpang dari Kota-kota di Propinsi Lain Menuju Kota Batu Perjalanan Penumpang dari Kota Batu Menuju Kota di Propinsi Lain (orang/tahun)	57
Tabel 4. 3 Trayek dan Rute yang Dilewati Armada Angkutan Kota di Kota Batu.....	61
Tabel 4. 4 Load Factor Angkutan Umum di Kota Batu	66
Tabel 4. 5 Headway Angkutan Umum di Kota Batu	67
Tabel 4. 6 Travel Time Angkutan Umum di Kota Batu.....	68
Tabel 4. 7 Sebaran Jenis Kelamin Wisatawan	82
Tabel 4. 8 Sebaran Usia Wisatawan.....	83
Tabel 4. 9 Sebaran Daerah Asal Wisatawan	83
Tabel 4. 10 Sebaran Tingkat Pendidikan Wisatawan.....	84
Tabel 4. 11 Sebaran Tingkat Penghasilan Wisatawan	84
Tabel 4. 12 Sebaran Jumlah Anggota Keluarga Wisatawan	85
Tabel 4. 13 Sebaran Kondisi Kesehatan Secara Umum Wisatawan	85
Tabel 4. 14 Sebaran Jenis Kendaraan yang digunakan wisatawan	86
Tabel 4. 15 Sebaran Kepemilikan Kendaraan Pribadi Wisatawan.....	86
Tabel 4. 16 Sebaran Kepemilikan Surat Izin Mengemudi Wisatawan	87
Tabel 4. 17 Sebaran Pengalaman Pertama Berwisata di Kota Batu.....	87
Tabel 4. 18 Sebaran Lama Waktu Kunjungan Wisatawan di Kota Batu	87
Tabel 4. 19 Sebaran Teman Perjalanan Wisatawan di Kota Batu.....	88
Tabel 4. 20 Sebaran Maksud Kunjungan Wisatawan	89

Tabel 4. 21 Sebaran Tujuan Wisata yang Pernah Dikunjungi Wisatawan	89
Tabel 4. 22 Persepsi Wisatawan Pengguna Angkutan Umum di Kota Batu	90
Tabel 4. 23 Persepsi Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi di Kota Batu	92
Tabel 4. 24 Average Variance Extracted (AVE) dan Communality Pengguna Angkutan Umum	95
Tabel 4. 25 Loading Factor Pengguna Angkutan Umum	95
Tabel 4. 26 Pengujian Reliabilitas Faktor Penggunaan Angkutan Umum	96
Tabel 4. 27 Variabel Faktor-faktor yang Mempengaruhi Wisatawan dalam Menggunakan Angkutan Umum	97
Tabel 4. 28 Average Variance Extracted (AVE) dan Communality Pengguna Kendaraan Pribadi	99
Tabel 4. 29 Loading Factor Pengguna kendaraan Pribadi	100
Tabel 4. 30 Pengujian Reliabilitas Faktor Penggunaan Kendaraan Pribadi	101
Tabel 4. 31 Variabel Faktor yang Mempengaruhi Wisatawan Menggunakan Kendaraan Pribadi	101
Tabel 4. 32 Hasil Variabel Faktor-Faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam pemilihan moda saat berwisata di Kota Batu	103



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Persentase Pengunjung Obyek Wisata Dirinci Menurut Bulan dan Tempat Wisata di Kota Batu 2014.	5
Gambar 1. 2 Kerangka Penelitian	8
Gambar 2. 1 Angkutan Pariwisata.....	17
Gambar 2. 2 Kerangka Teori.....	27
Gambar 3. 1 Tahapan Penelitian	34
Gambar 3. 2 Contoh Model Analisis Faktor Konfirmatori	42
Gambar 3.3 Tahapan penelitian analisis faktor menggunakan metode Partial Least Squares (PLS).....	43
Gambar 3. 4 Kerangka Metode	45
Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kota Batu Tahun 2016.....	53
Gambar 4. 2 Jumlah Pengunjung Daya Tarik Wisata di Kota Batu Tahun 2011-2015	54
Gambar 4. 3 Jumlah kunjungan wisatawan menurut destinasi wilayah di Kota Batu	55
Gambar 4. 4 Peta Jaringan Jalan Kota Batu	59
Gambar 4. 5 Peta Trayek Angkutan Umum Kota Batu Tahun 2016	70
Gambar 4. 6 Peta Trayek Angkutan Umum yang Melewati Taman rekreasi Selecta Tahun 2016	71
Gambar 4. 7 Peta Trayek Angkutan Umum yang Melewati Jawa Timur Park 1 Tahun 2016.....	72
Gambar 4. 8 Peta Trayek Angkutan Umum yang Melewati Jawa Timur Park 2 Tahun 2016.....	73
Gambar 4. 9 Peta Trayek Angkutan Umum yang Melewati Museum Angkut tahun 2016.....	74
Gambar 4. 10 (a) Taman Bunga Obyek Wisata Selecta, (b) Kolam Renang untuk dewasa, (c) Lahan parkir Obyek Wisata Selecta, (d) Angkutan Umum yang melayani daerah Selecta.....	75
Gambar 4. 11 Berbagai macam wahana di Jawa Timur Park, (a). Flying Tornado, (b). froggy, (c). Water Boom, (d). Science Centre	76
Gambar 4. 12 Beberapa Wahana yang ada di Jatim Park 2 (a). Batu Secret Zoo, (b). Eco Green Park, (c). Museum Satwa, (d). Pohon Inn Hotel.....	77

Gambar 4. 13 (a). Zona Gangster Town, (b). Zona Flight Training, (c). Angkutan umum yang melayani obyek wisata museum angkut, (d). Zona Pasar Apung.....	78
Gambar 4. 14 Peta Lokasi Wisata yang ada di Kota Batu.....	80
Gambar 4. 15 Peta Lokasi Wisata Kajian.....	81
Gambar 4. 16 Model Struktural Wisatawan Pengguna Angkutan Umum	94
Gambar 4. 17 Model Struktural Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi	99
Gambar 4. 18 Peta Rekomendasi Titik Lokasi Fasilitas Park and Ride.	109



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pesatnya pertumbuhan pariwisata telah menarik perhatian sejumlah besar Provinsi maupun Kabupaten atau Kota di Indonesia yang mencoba untuk menangkap porsi yang lebih besar dari kegiatan ekonomi ini. Perkembangan sektor pariwisata dapat mempengaruhi perkembangan sektor-sektor lain khususnya sektor transportasi (Budiarta, 2011). Begitu juga sebaliknya, transportasi bisa menimbulkan dampak pada pertumbuhan pariwisata. Fasilitas transportasi yang tersedia dengan cukup, aman, terjangkau akan dapat memicu peningkatan jumlah wisatawan yang berkunjung menuju obyek wisata (Tambunan, 2009).

Kota Batu di Provinsi Jawa Timur merupakan salah satu kota yang terkenal dengan banyak obyek wisatanya. Hal ini cukup sesuai dengan misi Kota Batu dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) tahun 2010-2030 adalah “Meningkatkan posisi dan peran Kota Batu dari Kota Wisata menjadi Sentra Wisata yang diperhitungkan di tingkat regional atau bahkan nasional, dengan melakukan penambahan ragam obyek dan atraksi wisata, yang didukung oleh sarana dan prasarana serta unsur penunjang wisata yang memadai dengan sebaran yang relatif merata di seluruh wilayah Kota Batu guna memperluas lapangan pekerjaan dalam rangka mengatasi pengangguran dan meningkatkan pendapatan warga maupun PAD Kota Batu yang berbasis pariwisata”.

Jumlah wisatawan yang terus meningkat terutama ketika *long weekend* memberikan efek berganda bagi pertumbuhan sektor-sektor yang mendukung PDRB. Perkembangan ekonomi Kota Batu secara makro tergambar pada besaran PDRB Kota Batu yang mencapai 4.833,7 Milyar atas dasar harga berlaku dan 1.812,3 Milyar atas dasar harga konstan (Kota Batu Dalam Angka, 2015).

Di dalam dokumen Kota Batu dalam Angka tahun 2015 dijelaskan bahwa, potensi pariwisata Kota Batu yang begitu kuat terus dikembangkan secara serius oleh pemerintah daerah. Pertumbuhan wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu selama 5 tahun terakhir mengalami kenaikan setiap tahunnya. Dalam satu tahun 2014, jumlah pengunjung obyek

wisata terbanyak di Kota Batu terjadi pada Obyek Wisata Selecta dengan jumlah pengunjung sebanyak 708.597 orang, kemudian disusul oleh Jawa Timur Park 2 sebanyak 265.834 orang dan Jawa Timur Park 1 sebanyak 151.186 orang serta salah satu obyek wisata baru dengan peminat yang cukup banyak sebesar 152.779 orang yaitu Museum Angkut. Keempat lokasi tersebut merupakan obyek wisata yang saat ini sedang banyak diminati oleh wisatawan dari berbagai daerah karena selain memiliki berbagai macam wahana, obyek wisata tersebut juga mengusung tema edukasi yang dikemas secara menarik. Sehingga jumlah wisatawan yang tertarik mengunjungi keempat obyek wisata tersebut selalu bertambah pada setiap tahunnya.

Menurut Smith (1989) karakteristik wisatawan dapat dibedakan ke dalam dua jenis, yaitu karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan wisata. Dalam hal ini karakteristik wisatawan memberikan pengaruh yang tidak langsung terhadap pengembangan pariwisata.

Karakteristik wisatawan yang datang ke Kota Batu adalah masyarakat menengah berpendidikan tinggi yang berasal dari seputar wilayah Provinsi Jawa Timur. Bentuk atau pola kegiatan wisatawan di Kota Batu sebagian besar adalah *repeater* (wisatawan dengan kunjungan berulang), umumnya merupakan rombongan keluarga inti, keluarga besar atau perusahaan. Adapun alat transportasi yang biasa digunakan sebagian besar adalah mobil pribadi (Nurhidayati, 2011).

Dinamika perubahan pada tata ruang wilayah kota Batu membawa dampak pada pola aktifitas khususnya dalam bidang pariwisata. Sistem jaringan di Kota Batu masih memiliki beberapa hambatan dalam melayani pergerakan wisata yang terjadi, terutama pada hari-hari tertentu seperti Hari Sabtu dan Minggu ataupun hari-hari libur peningkatan aktifitas dari dan menuju ke Batu cukup berpengaruh. Hal tersebut menimbulkan dampak peningkatan yang cukup signifikan pada arus lalu lintas di sepanjang jalan-jalan utama di Kota Batu. Banyaknya wisatawan yang mengunjungi Kota Batu menyebabkan padatnya lalu lintas sehingga sering terjadi kemacetan karena sebagian besar wisatawan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan transportasi umum. Hal tersebut juga didukung dengan hasil perhitungan *Load Factor* pada dokumen Masterplan Malang Raya Tahun 2017 yang diketahui bahwa kinerja dari angkutan umum pada hampir semua trayek yang ada di Kota Batu mengalami penurunan karena hasil rata-rata *Load Factor* angkutan umum di Kota Batu hanya sebesar 70% dalam artian nilai

tersebut termasuk kategori angkutan umum dengan *Load Factor* baik karena nilai *Load Factor* tersebut lebih kecil dari 80%.

Dikarenakan sebagian besar wisatawan lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan transportasi umum, maka perlu dilakukan penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan untuk menggunakan angkutan umum atau menggunakan kendaraan pribadi di Kota Batu sehingga dapat diketahui angkutan umum yang sesuai dengan kebutuhan dan minat wisatawan serta dapat mendukung fungsi dan peran Kota Batu sebagai kota wisata untuk jangka panjang.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan hasil pengamatan wisata maka dapat disimpulkan permasalahan transportasi umum yang terdapat di Kota Batu adalah:

1. Pada akhir pekan ataupun hari-hari libur yang cukup berpengaruh pada peningkatan aktifitas dari dan menuju ke Batu, menimbulkan dampak peningkatan yang cukup signifikan pada arus lalu lintas di sepanjang jalan-jalan utama di Kota Batu. Hal ini tentu saja menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas yang disebabkan penumpukan fungsi jalan regional dan fungsi jalan kota (Evaluasi Jaringan Trayek Angkutan Umum di Kota Batu, 2013).
2. Pengelolaan Angkutan umum yang belum optimal seperti tidak adanya jadwal tetap, Pola rute yang memaksa untuk transfer, kelebihan penumpang saat jam sibuk, dan cara mengemudi sopir yang kurang baik (Tataran Transportasi Lokal Kota Batu, 2013).
3. Tidak tersedianya moda transportasi umum khusus untuk melayani wisatawan atau non-wisatawan di Kota Batu. (Hasil wawancara masyarakat Kota Batu, 2014).

1.3 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dalam studi ini adalah:

1. Bagaimana karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan wisatawan di Kota Batu ?
2. Apa saja faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam memilih menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi saat berwisata di kota Batu ?

1.4 Lingkup Pembahasan

1.4.1 Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah Kota Batu yang terdiri dari tiga kecamatan yaitu Kecamatan Batu, Kecamatan Junrejo, dan Kecamatan Bumiaji. Luasan wilayah Kota Batu adalah 19.908,7 Ha dengan batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kabupaten Mojokerto dan Kabupaten Pasuruan
- Sebelah Selatan : Kecamatan Wagir, Kabupaten Malang
- Sebelah Barat : Kecamatan Pujon, Kabupaten Malang
- Sebelah Timur : Kecamatan Karangploso dan Kecamatan Dau, Kabupaten Malang.

Penelitian dilakukan pada beberapa Obyek Wisata yang paling banyak dikunjungi oleh wisatawan menurut data statistik pada Kota Batu Dalam Angka Tahun 2015, yaitu :

a. Taman Rekreasi Selecta

Taman Rekreasi Selecta merupakan salah satu tempat wisata tertua di Kota Batu, tepatnya 4 km di sebelah utara dari pusat kota Batu dan berjarak 25 km dari pusat kota Malang. Salah satu tujuan wisata yang paling diminati wisatawan di Selecta adalah taman bunga Selecta. Hamparan bunga yang bermacam-macam di sepanjang taman ini bahkan sudah bisa dinikmati begitu memasuki area taman. Selain itu juga terdapat kolam renang yang juga sering digunakan untuk kompetisi berenang.

b. Jawa Timur Park I

Taman bertema Jawa Timur Park I merupakan salah satu arena rekreasi dan obyek wisata yang sangat digemari oleh wisatawan, baik domestik maupun mancanegara karena memadukan konsep pendidikan dan pariwisata. Obyek wisata ini terletak di lereng Gunung Panderman, sekitar 20 km dari Kota Malang.

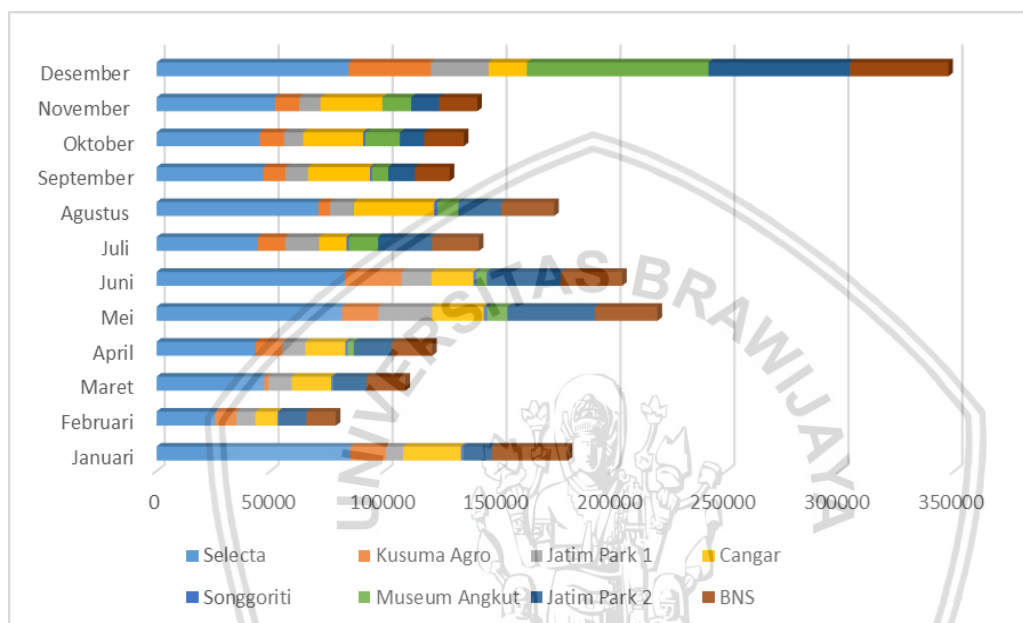
c. Jawa Timur Park II

Jawa Timur Park II ini juga taman bertema yang merupakan komplek wisata terpadu yang memiliki beberapa objek wisata sekaligus di dalamnya, mulai dari Museum satwa, Batu Secret Zoo, Hotel Pohon Inn, serta Eco Green Park.

d. Museum Angkut

Museum Angkut merupakan museum bertema transportasi dengan konsep edukasi dan entertainment yang ditampilkan secara langsung. Letaknya yang nyaman dan asri di lereng gunung Panderman di areal seluas 3,8 hektar. Terinspirasi dari bentuk penghargaan atas penciptaan alat transportasi di dunia.

Pemilihan lokasi wisata sebagai fokus wilayah penelitian tersebut karena dilihat dari data pengunjung pada Kota Batu dalam Angka Tahun 2015 keempat lokasi wisata tersebut merupakan lokasi wisata yang paling diminati oleh pengunjung. Hal tersebut dikarenakan selain memiliki berbagai macam wahana, obyek wisata tersebut juga mengusung tema edukasi yang dikemas secara menarik. Sehingga jumlah wisatawan yang tertarik mengunjungi keempat obyek wisata tersebut selalu bertambah pada setiap tahunnya.



Gambar 1. 1 Persentase Pengunjung Obyek Wisata Dirinci Menurut Bulan dan Tempat Wisata di Kota Batu 2014.

Sumber : Kota Batu dalam Angka 2015

Hal tersebut dapat diketahui melalui Gambar 1.1 yang menunjukkan bahwa jumlah pengunjung obyek wisata terbanyak di Kota Batu terjadi pada Obyek Wisata Selecta dengan jumlah pengunjung sebanyak 708.597 orang, Kemudian disusul oleh Jawa Timur Park 2 sebanyak 265.834 orang dan Jawa Timur Park 1 sebanyak 151.186 orang serta salah satu obyek wisata baru dengan peminat yang cukup banyak sebesar 152.779 orang yaitu Museum Angkut.

1.4. 2 Lingkup Materi

Untuk menghindari terjadinya pembahasan yang tidak terarah dan terlalu luas, maka studi ini dibatasi pada hal-hal sebagai berikut:

1. Angkutan umum yang dimaksud pada peneltian ini adalah kendaraan bermotor umum dalam trayek yaitu angkutan kota di Kota Batu. Sedangkan wisatawan yang

tidak menggunakan angkutan umum adalah wisatawan yang berkunjung dengan menggunakan kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor).

2. Melakukan pengumpulan data lapangan, meliputi: survey wawancara dan kuisisioner yang bertujuan untuk mengetahui karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan wisatawan lokal maupun wisatawan domestik serta untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum melalui kuisisioner.
3. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data hasil survei primer menggunakan kuesioner yang dibagikan kepada dua kelompok responden. Wisatawan yang disurvei dibagi menjadi dua macam yaitu responden terwakili sebagai kelompok wisatawan pengguna angkutan umum dan responden sebagai kelompok wisatawan pengguna kendaraan pribadi. Wisatawan pengguna angkutan umum adalah wisatawan yang menggunakan angkutan umum dalam melakukan aktifitas berwisata di Kota Batu begitu juga sebaliknya, wisatawan pengguna kendaraan pribadi merupakan wisatawan yang menggunakan kendaraan pribadinya saat berwisata di Kota Batu.
4. Metode pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sampel nonprobabilitas, Dikarenakan jumlah populasi pasti dari wisatawan di lokasi penelitian tidak diketahui, maka penentuan jumlah sampel dilakukan dengan menggunakan rumus perhitungan *Bernoulli*. Pada Perhitungan dihasilkan **jumlah minimum** sampel responden yang akan diteliti adalah sebanyak **167 orang** untuk keempat lokasi penelitian.
5. Karakteristik wisatawan pengguna angkutan umum dan pengguna kendaraan pribadi pada penelitian ini difokuskan pada karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan wisatawan. Dalam hal ini karakteristik wisatawan memberikan pengaruh langsung terhadap pengembangan pariwisata.
6. Dalam penelitian ini terdapat 16 variabel berdasarkan penelitian terdahulu yang digunakan untuk mengetahui karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan wisatawan.
7. Data Karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan wisata yang telah dijawab oleh dua kelompok responden kemudian dijelaskan secara deskriptif dan disajikan dalam bentuk tabel dan grafik.

8. Untuk mendapatkan faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum atau menggunakan kendaraan pribadi pada saat berwisata di Kota Batu digunakan analisis faktor konfirmatori. Analisis ini bertujuan untuk mencari sejumlah variabel indikator yang membentuk variabel yang tidak terukur langsung didasarkan pada landasan teori yang ada.

1.5 Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

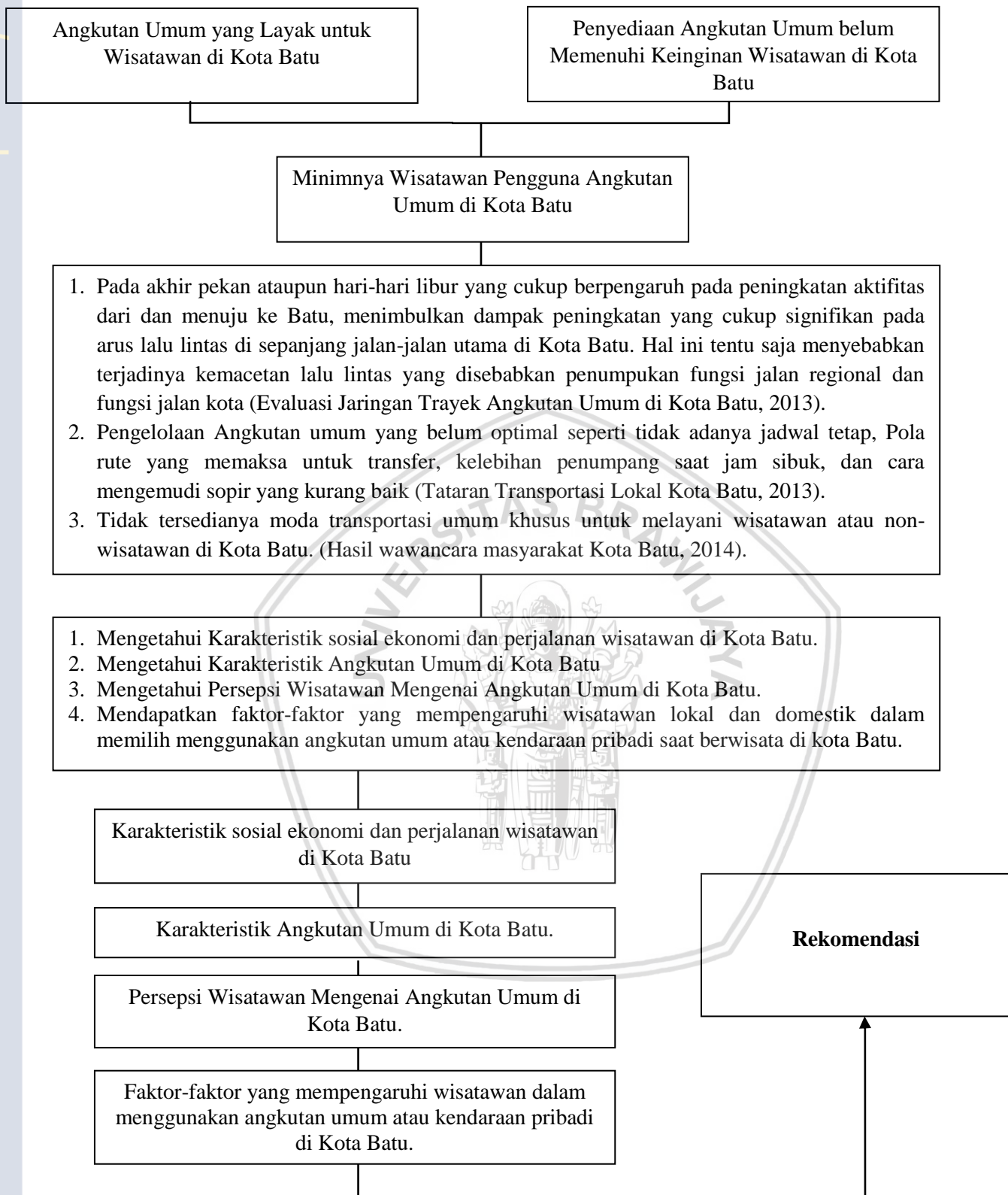
1. Mengetahui karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan wisatawan di Kota Batu;
2. Mengetahui karakteristik angkutan umum di Kota Batu;
3. Mengetahui persepsi wisatawan mengenai angkutan umum di Kota Batu;
4. Mendapatkan faktor karakteristik yang mempengaruhi wisatawan menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi saat di kota Batu.

1.6 Manfaat

Manfaat yang diharapkan dapat diambil dari penelitian ini adalah dapat digunakan Sebagai rekomendasi pengambilan keputusan Pemerintah Kota Batu dalam peningkatan mutu pelayanan kepada masyarakat khususnya wisatawan pengguna angkutan umum di Kota Batu.

1.7 Kerangka Penelitian

Berikut adalah kerangka penelitian yang mencakup pembahasan dalam penelitian terkait faktor karakteristik yang mempengaruhi wisatawan menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi saat berwisata di Kota Batu (Gambar 1.2) :



Gambar 1. 2 Kerangka Penelitian

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi Pariwisata

Transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa untuk mencapai tujuan pembangunan nasional dan tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi dilihat dari semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dari daerah tertentu ke luar negeri.

Mengacu definisi pariwisata sebab *tourism is a temporary movement of people from one place to another*, artinya keberadaan industri transportasi sangat penting dengan mempertimbangkan bahwa perjalanan wisata menyangkut mobilitas manusia dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam perkembangannya, fungsi alat transportasi bukan hanya sebagai sarana mobilisasi, melainkan juga sebagai atraksi wisata (*part of leasure*).

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ketempat lain dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Pengertian transportasi adalah *the means to reach the destination and also means of movement at the destination* yang artinya fungsi transportasi sebagai alat untuk mencapai daerah tujuan wisata dan alat bergerak selama berada di daerah tujuan wisata tersebut (Ismayanti, 2010).

Menurut Ismayanti (2010) menjelaskan bahwa faktor-faktor yang sebaiknya dipertimbangkan dalam pemilihan jenis transportasi yang digunakan untuk berwisata adalah sebagai berikut:

a. Waktu dan Jarak

Hal ini terkait dengan jarak tempuh antara daerah asal wisatawan dan daerah tujuan wisatawan yang pada akhirnya berdampak pada waktu tempuh.

b. Biaya Transportasi

Jenis angkutan dan kemampuan alat angkut yang beragam dan menyebabkan biaya angkut menjadi beragam.

c. Pembangunan Prasarana dan Sistem Transportasi

Mempertimbangkan pembangunan dan perkembangan jenis transportasi tertentu yang dilakukan oleh pemerintah untuk kawasan wisata.

d. Aksesibilitas dan Kenyamanan

Kemudahan pencapaian suatu tempat atau kemudahan untuk pemesanan alat transportasi menjadi pertimbangan saat menentukan jenis transportasi untuk berwisata.

Dalam kepariwisataan, menurut Cooper et.al dalam Ismayanti (2010) terdapat tiga elemen utama yang menjadikan kegiatan tersebut bisa terjadi, yaitu:

1. Wisatawan

Wisatawan adalah aktor dalam kegiatan wisata. Berwisata menjadi sebuah pengalaman manusia untuk menikmati, atau mengingatkan masa-masa di dalam kehidupannya.

2. Elemen Geografi

Pergerakan wisatawan berlangsung pada tiga area geografi seperti berikut:

a. Daerah Asal Wisatawan (DAW)

Daerah tempat asal wisatawan berada, yakni tempat ketika ia melakukan aktivitas keseharian, seperti bekerja, belajar, tidur dan kebutuhan dasar lain. Rutinitas itu sebagai pendorong untuk memotivasi seseorang berwisata. Dari DAW, seseorang dapat mencari informasi tentang obyek dan daya tarik wisata yang diminati, membuat pemesanan dan berangkat menuju daerah tujuan.

b. Daerah Transit (DT)

Daerah yang menjadi tempat transit, walaupun tidak seluruh wisatawan harus berhenti di daerah itu. Namun, wisatawan pasti akan melalui daerah tersebut sehingga peranan DT pun penting. Seringkali terjadi, perjalanan wisata berakhir di daerah transit, bukan di daerah tujuan.

c. Daerah Tujuan Wisata (DTW)

Daerah ini sering dikatakan sebagai *sharp end* (ujung tombak) pariwisata. Di DTW ini dampak pariwisata sangat dirasakan sehingga dibutuhkan perencanaan dan strategi manajemen yang tepat. Untuk menarik wisatawan, DTW merupakan pemacu keseluruhan sistem pariwisata dan menciptakan permintaan untuk perjalanan dari DAW. DTW juga merupakan alasan utama perkembangan

pariwisata yang menawarkan hal-hal yang berbeda dengan rutinitas kegiatan wisatawan.

3. Industri Pariwisata

Elemen ketiga dalam sistem pariwisata adalah industri pariwisata. Industri yang menyediakan jasa, daya tarik, dan sarana wisata. Industri yang merupakan unit-unit usaha atau bisnis di dalam kepariwisataan dan tersebar di ketiga area geografi tersebut.

2.1.1 Wisatawan

Menurut Wardiyanta (2006), wisatawan merupakan unsur utama dalam pariwisata. Terlaksananya kegiatan pariwisata tergantung pada adanya interaksi antara wisatawan dan obyek wisata yang didukung dengan berbagai sarana dan prasarana pariwisata. Sebaik apapun suatu obyek wisata, jika tidak ada yang mengunjungi tidak akan dikatakan menarik perhatian wisatawan. Pelaku perjalanan akan disebut wisatawan ketika mereka melakukan kegiatan wisata atau kegiatan yang bersifat rekreatif untuk menikmati suatu obyek wisata. Wisatawan juga dapat dilihat dari segi geografis, misalnya mengenai tempat asal mereka. Tempat tinggal wisatawan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pemahaman dan intensitas kegiatan wisata seseorang.

Menurut Burkart dan Medlik (1981), wisatawan memiliki empat ciri, yaitu :

1. Wisatawan adalah orang yang melakukan perjalanan ke atau tidak bertempat tinggal di berbagai tempat tujuan.
2. Tempat tujuan wisata berbeda dari tempat tinggal dan tempat kerjanya sehari-hari, karena itu kegiatan wisatawan tidak sama dengan kegiatan penduduk yang berdiam dan bekerja di tempat tujuan wisatawan.
3. Wisatawan bermaksud pulang kembali dalam beberapa hari atau bulan, karena itu perjalanannya bersifat sementara atau jangka pendek.
4. Wisatawan melakukan perjalanan bukan untuk mencari tempat tinggal, atau untuk menetap di tempat tujuan atau bekerja untuk mencari nafkah.

Menurut Ismayanti (2010), ciri-ciri wisatawan berdasarkan karakteristik sosial ekonomi biasanya dibedakan dengan faktor-faktor:

1. Umur
2. Jenis Kelamin: Pria dan Wanita

3. Status Perkawinan: Single dan Menikah, Anak, Remaja, Anak Muda, Dewasa, Setengah Baya, dan Senior.
4. Pendidikan: Pendidikan Rendah dan Pendidikan Tinggi.
5. Pendapatan: Menengah Atas dan Menengah Bawah.

2.1.2 Karakteristik dan Pola Perjalanan Wisatawan

Profil wisatawan merupakan karakteristik spesifik dari jenis-jenis wisatawan yang berbeda yang berhubungan erat dengan permintaan dan kebutuhan mereka dalam melakukan perjalanan wisata. Menurut Kotler dan Cooper dalam Ismayanti, (2010:41) karakteristik wisatawan dibedakan menjadi 3 yaitu :

1. Geografis

Karakteristik geografis membagi wisatawan berdasarkan lokasi tempat tinggalnya, biasanya dibedakan menjadi desa, kota, propinsi, maupun negara asalnya. Pembagian ini dapat pula dikelompokkan berdasarkan ukuran (size) kota tempat tinggal (kota kecil, menengah, besar/metropolitan), kepadatan penduduk di kota tersebut dan lain-lain. Kebangsaan merupakan kategori yang penting karena kebudayaan di setiap daerah atau negara pasti berbeda dan hal ini akan berpengaruh dengan cara berpikir, bertingkah laku dan tingkat kepercayaan. Wisatawan yang melakukan suatu kegiatan wisata ke daerah/negara lain akan lebih memperhatikan tentang apa saja yang bisa diperoleh mereka yang tidak ada di daerah asalnya.

2. Demografis

Yang termasuk dalam karakteristik Demografis diantaranya adalah jenis kelamin, umur, status perkawinan, tingkat pendidikan, pekerjaan, kelas sosial, ukuran keluarga atau jumlah anggota keluarga dan lain-lain yang dielaborasi dari karakteristik tersebut. Karakteristik sosio-demografis juga berkaitan satu dengan yang lain secara tidak langsung.

3. Psikologi

Karakteristik psikologi membagi wisatawan kedalam kelompok-kelompok berdasarkan kelas sosial, life-style dan karakteristik personal. Dalam hal ini bisa dikatakan wisatawan dengan minat khusus. Wisatawan minat khusus adalah wisatawan yang memiliki minat khusus diluar wisatawan umum lainnya.

Menurut Ismayanti (2010) wisatawan ini memiliki ciri-ciri :

- a) Minat khusus yang dimiliki biasanya berkaitan dengan latar belakang pekerjaan, hobi dan intelektualitas wisatawan dan sumber-sumber yang ada di wilayah wisata.
- b) Minat khusus yang populer di Indonesia termasuk pengembangan industri, perkebunan dan geologi di Bandung, pertanian dan botani di Bogor, kesenian dan sejarah di Yogyakarta, kebudayaan di Tana Toraja, flora dan fauna di taman Nasional.
- c) Minat khusus ini mengalami perubahan-perubahan dari waktu ke waktu yang dipengaruhi oleh trend yang saat ini sedang terjadi.
- d) Penyelenggaraan wisata minat khusus membutuhkan perencanaan khusus yang melibatkan pemandu wisata yang terlatih dan memiliki pemahaman yang mendalam mengenai obyek dan daya tarik wisata.
- e) Biaya untuk minat khusus ini cenderung mahal.
- f) Waktu yang cukup lama untuk menetap di daerah tujuan wisata.

Sedangkan menurut Smith (1989) karakteristik wisatawan dapat dibedakan ke dalam dua jenis, yaitu karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan wisata. Dalam hal ini karakteristik wisatawan memberikan pengaruh yang tidak langsung terhadap pengembangan pariwisata.

Pengunjung pada suatu obyek wisata memiliki karakteristik dan pola kunjungan, kebutuhan ataupun alasan melakukan kunjungan ke suatu obyek wisata masing-masing yang berbeda. Hal ini perlu menjadi pertimbangan bagi penyedia pariwisata sehingga dalam menyediakan produk dapat sesuai dengan minat dan kebutuhan wisatawan. Adapun karakteristik wisatawan meliputi (Ismayanti, 2010):

- a. Jenis kelamin yang dikelompokkan menjadi laki-laki dan perempuan.
- b. Usia adalah umur responden pada saat survei
- c. Kota atau daerah asal adalah daerah tempat tinggal responden.
- d. Tingkat pendidikan responden
- e. Status pekerjaan responden
- f. Status perkawinan responden
- g. Pendapatan per bulan responden.

Sedangkan pola kunjungan responden merupakan alasan utama perjalanan adalah motif atau tujuan utama dilakukannya perjalanan tersebut meliputi (Ismayanti, 2010):

- a. Maksud kunjungan yang merupakan tujuan utama melakukan perjalanan wisata
- b. Frekuensi kunjungan adalah banyaknya kunjungan ke obyek wisata yang pernah dilakukan oleh responden.
- c. Teman perjalanan adalah orang yang bersama-sama dengan responden saat melakukan perjalanan wisata.
- d. Lama waktu kunjungan adalah jumlah waktu yang digunakan oleh responden selama berada di obyek wisata.
- e. Besar pengeluaran adalah jumlah pengeluaran atau biaya selama melakukan perjalanan wisata.

2.1.3 Angkutan Umum Pariwisata

Angkutan umum merupakan alat transportasi yang pelayanannya ditujukan untuk sejumlah orang secara bersama-sama. Masing-masing penumpang membayar ongkos sesuai tarif dan jarak, menerima pelayanan secara bersama-sama, tetapi si pemakai angkutan umum tidak lagi memikirkan biaya pemeliharaan dan bahan bakar kendaraan (Miro, 2012).

1. Angkutan Umum Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan Angkutan Jalan yang dituangkan pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Pada Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan mendefinisikan kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menjelaskan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas :

A. Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek merupakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum yang memiliki rute tetap, teratur, terjadwal serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada terminal atau pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.

Dalam rangka pengendalian lalu lintas peranan layanan angkutan umum tidak dapat ditiadakan. Dengan ciri khas yang dimilikinya, yakni lintasan tetap dan mampu mengangkut banyak orang seketika, maka efisiensi penggunaan jaringan jalan menjadi lebih tinggi karena pada saat yang sama luasan jalan yang sama dimanfaatkan oleh lebih banyak orang. Di samping itu, jumlah kendaraan yang berlalu lalang di jalanan dapat dikurangi dan dengan demikian kelancaran arus lalu lintas dapat ditingkatkan (Warpani, 2002).

Kendaraan yang digunakan untuk pelayanan angkutan umum dalam trayek adalah mobil penumpang umum dan mobil bus umum. Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri atas :

- a. Angkutan Lintas Batas Negara
- b. Angkutan Antar kota Antar Provinsi
- c. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi
- d. Angkutan Perkotaan
- e. Angkutan Perdesaan

B. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.

Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah angkutan yang melayani penumpang dalam wilayah perkotaan atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu yang tetap. Kendaraan yang digunakan untuk pelayanan angkutan umum tidak dalam trayek adalah mobil penumpang umum dan mobil bus umum, biasanya disebut juga dengan kendaraan paratransit. Ciri utama paratransit adalah melayani permintaan (*demand responsive*). Paratransit dapat dinyatakan sebagai semi angkutan umum karena menyediakan layanan perorangan, bukan layanan massal. Paratransit adalah layanan angkutan umum dari pintu ke pintu dengan kendaraan penumpang berkapasitas 5-12 orang, meskipun tujuan setiap penumpang berbeda-beda (Warpani, 2002).

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek menurut Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek terdiri atas :

- a. Angkutan Orang dengan Menggunakan Taksi
- b. Angkutan Orang dengan Tujuan Tertentu (angkutan antar jemput, angkutan permukiman, angkutan karyawan, angkutan carter, dan angkutan sewa)

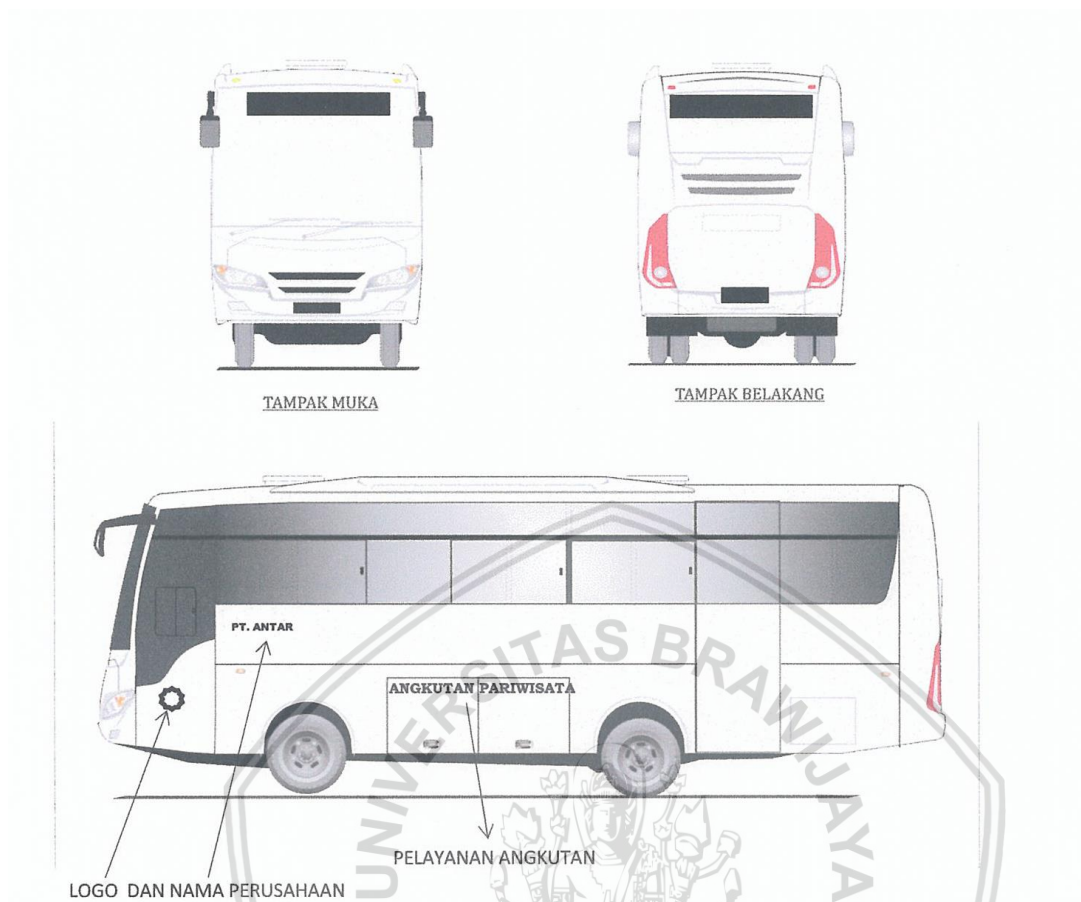
- c. Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata
- d. Angkutan Orang di Kawasan Tertentu

2. Angkutan Pariwisata

Pada Peraturan Pemerintah No. 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek mendefinisikan Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau bus umum dalam wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu yang tetap. Salah satu yang termasuk dalam kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah angkutan pariwisata. Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum yang disediakan untuk keperluan kegiatan wisata.

Pelayanan angkutan orang untuk keperluan pariwisata wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut (PP No. 32 Thn. 2016) :

- a. Mengangkut wisatawan
- b. Pelayanan angkutan dari dan ke daerah tujuan wisata yang disertai dengan pemandu wisata.
- c. Tidak masuk terminal
- d. Besaran tarif ditentukan berdasarkan jarak ke tujuan wisata
- e. Tidak boleh digunakan selain keperluan wisata
- f. Tidak terjadwal
- g. Wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan.



Gambar 2. 1 Angkutan Pariwisata

Sumber : PM 26 Tahun 2017

Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan pariwisata wajib memenuhi persyaratan seperti pada Gambar 2.1 diatas, yaitu :

- Menggunakan kendaraan berupa mobil bus umum, mobil bus tingkat, atau mobil penumpang umum yang dilengkapi dengan fasilitas keperluan wisata.
- Mencantumkan nama perusahaan dan/atau nama merek dagang serta nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan serta nomor kendaraan dan nomor uji kendaraan yang dicantumkan pada bagian belakang kendaraan.
- Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar kuning tulisan hitam.
- Dilengkapi dokumen perjalanan yang sah, berupa surat tanda nomor kendaraan atas nama badan hukum, kartu uji, dan kartu pengawasan.
- Dilengkapi tanda yang bertuliskan “PARIWISATA” yang ditempatkan pada kaca depan dan kaca belakang mobil bus.

3. Manajemen Jasa Angkutan Umum

Permintaan akan jasa transport akan terjadi apabila antara dua atau lebih tempat terdapat perbedaan kegunaan marjinal terhadap suatu barang, yang satu tinggi yang lain rendah (Nasution, 2008)

Beberapa sifat khusus yang membedakan permintaan jasa angkutan dengan permintaan terhadap barang lainnya menurut Nasution (2008), yaitu sebagai berikut:

- a) *Derived demand*. Permintaan akan jasa angkutan merupakan suatu permintaan yang bersifat turunan;
- b) Permintaan akan jasa angkutan pada dasarnya adalah seketika atau tidak mudah untuk digeser atau ditunda dan sangat dipengaruhi oleh fluktuasi waktu;
- c) Permintaan akan jasa angkutan sangat dipengaruhi oleh elastisitas pendapatan;
- d) Jasa transport adalah jasa campuran (*product mixed*).

Oleh karena itu, menurut Nasution (2008) permintaan atau pemilihan pemakai jasa angkutan (*users*) akan jenis jasa angkutan sangat ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut :

- a) Sifat-sifat dari muatan (*physical characteristics*);
- b) Biaya transport;
- c) Tarif transport;
- d) Pendapatan pemakai jasa angkutan (*users*);
- e) Kecepatan angkutan;
- f) Kualitas pelayanan.

2.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Angkutan Umum

Penyebab utama kemacetan saat ini adalah karena dominasi moda angkutan pribadi pada jaringan jalan. Ferdiansyah (2008) menyebutkan, bahwa pelaku perjalanan yang menggunakan angkutan pribadi baik mobil maupun sepeda motor pada umumnya mempunyai minat yang besar untuk beralih menggunakan angkutan umum. Adapun alternatif cara mengurangi volume kendaraan yang besar dan menampung jumlah pergerakan yang tinggi tersebut adalah dengan pengoptimalan penggunaan angkutan umum. Untuk mendukung peningkatan kualitas angkutan umum yang dapat dilakukan adalah penetapan standar pelayanan minimal, keandalan pelayanan, dan penguatan sistem integrasi antar moda angkutan serta adanya arahan pemerintah dalam merumuskan kebijakan untuk menyelesaikan masalah transportasi tersebut.

Menurut Ismayanti (2010), Faktor-faktor yang sebaiknya dipertimbangkan dalam pemilihan jenis transportasi yang digunakan adalah sebagai berikut:

- a. Waktu dan jarak (*time and distance*)
Hal ini terkait dengan jarak tempuh antara daerah asal wisatawan dan daerah tujuan wisatawan yang pada akhirnya berdampak pada waktu tempuh.
- b. Biaya transportasi
Jenis angkutan dan kemampuan alat angkut yang beragam menyebabkan biaya angkut menjadi beragam.
- c. Pembangunan prasarana dan sistem transportasi
Mempertimbangkan pembangunan dan perkembangan jenis transportasi tertentu yang dilakukan, misalnya oleh pemerintah.
- d. Aksesibilitas dan kenyamanan
Kemudahan pencapaian suatu tempat atau kemudahan untuk pemesanan menjadi pertimbangan saat menentukan jenis transportasi untuk berwisata.

2.3 Studi Terdahulu

Penelitian ini mengacu pada jurnal berjudul *Visitor users vs. non-users of public transport : The case of Munich, Germany* yang diteliti oleh Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall pada tahun 2013. Tujuan pertama penelitian tersebut adalah untuk mengetahui motivasi wisatawan dalam menggunakan atau tidak menggunakan angkutan umum dengan menggunakan dua variabel yaitu variabel karakteristik demografi dan variabel perjalanan wisatawan.

Kemudian tujuan kedua penelitian tersebut adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum di Kota Munich dengan menggunakan dua variabel yaitu alasan wisatawan menggunakan angkutan umum dan alasan wisatawan tidak menggunakan angkutan umum yang masing-masing variabel tersebut juga terdiri dari beberapa sub variabel.

Penelitian tersebut dianalisis menggunakan beberapa metode, yaitu:

- *Chi squared*
- *Mann-Whitney U Test*
- Analisis Faktor
- Metode *Stepwise*

Hasil yang diperoleh dari penelitian berjudul *Visitor users vs. non-users of public transport : The case of Munich, Germany* yang diteliti oleh Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall pada tahun 2013 adalah :

- Lima variabel yang berpengaruh dalam motivasi wisatawan untuk menggunakan atau tidak menggunakan angkutan umum adalah :
 - Durasi perjalanan
 - Maksud perjalanan
 - Kelompok usia
 - Frekuensi menggunakan angkutan umum.
 - Kepemilikan SIM.
- Alasan utama pengunjung menggunakan angkutan umum adalah:
 - Kebebasan untuk tidak menyetir
 - Pengurangan kemacetan
 - Keuntungan menggunakan angkutan umum lokal
 - Tidak tersedianya kendaraan pribadi
- Alasan utama pengunjung menggunakan kendaraan pribadi adalah :
 - Ketidaknyamanan dan keterbatasan
 - Kurang informasi
 - Merugikan menggunakan angkutan umum
 - Preferensi Pribadi

Studi terdahulu yang berhubungan dengan penelitian mengenai motivasi masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum juga dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2. 1 Studi Terdahulu

No.	Peneliti	Judul	Tujuan	Variabel	Metode Penelitian	Hasil
1.	Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall (2013)	<i>Visitor users vs. non-users of public transport : The case of Munich, Germany.</i>	<ul style="list-style-type: none"> Mengetahui motivasi untuk menggunakan atau tidak menggunakan angkutan umum Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi wisatawan pengguna angkutan umum 	<ul style="list-style-type: none"> Karakteristik demografi yang terdiri dari 8 variabel (jenis kelamin, umur, asal, dan lain-lain) Karakteristik perjalanan yang terdiri dari 5 variabel (pengalaman pertama, frekuensi berkunjung, durasi perjalanan, dan lain-lain) Alasan Menggunakan angkutan umum yang terdiri dari 20 variabel Alasan menggunakan kendaraan pribadi yang terdiri dari 15 variabel 	Metode penelitian yang digunakan adalah : <ul style="list-style-type: none"> <i>Chi squared</i> <i>Mann- Whitney U Test</i> Analisis Faktor Metode <i>Stepwise</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Lima variabel yang berpengaruh dalam motivasi wisatawan untuk menggunakan atau tidak menggunakan angkutan umum adalah : <ul style="list-style-type: none"> Durasi perjalanan Maksud perjalanan Kelompok usia Frekuensi menggunakan angkutan umum. Kepemilikan SIM. Alasan utama pengunjung menggunakan angkutan umum adalah: <ul style="list-style-type: none"> Kebebasan untuk tidak menyeter Pengurangan kemacetan Keuntungan menggunakan angkutan umum lokal Tidak tersedianya kendaraan pribadi Alasan utama pengunjung menggunakan kendaraan pribadi adalah : <ul style="list-style-type: none"> Ketidaknyamanan dan keterbatasan Kurang informasi Merugikan menggunakan angkutan umum Preferensi Pribadi
2.	Indri Nurvia Puspita Rini (2007)	Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat Pelayanan Bus Way	<ul style="list-style-type: none"> Untuk mengetahui faktor-faktor permasalahan yang mempengaruhi dan juga memahami penilaian 	<ul style="list-style-type: none"> Variabel pengamatan sebanyak 47 variabel yang berkaitan dengan atribut reality, 	Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis faktor	<ul style="list-style-type: none"> Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa tingkat pelayanan ternyata merupakan faktor yang mempengaruhi pengguna jasa terhadap

No.	Peneliti	Judul	Tujuan	Variabel	Metode Penelitian	Hasil
			<p>penumpang terhadap pelayanan <i>bus way</i> Tans Jakarta sehingga dapat dirumuskan langkah-langkah perbaikan dan peningkatan mutu pelayanannya.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Menganalisis tingkat pelayanan operator <i>bus way</i> berdasarkan persepsi penumpangnya. ■ Merumuskan suatu rekomendasi perbaikan kualitas pelayanan kepada operator <i>bus way</i> Trans Jakarta untuk pelayanan yang diberikan kepada penumpangnya. 	responsioeness, emphaty, assurance dan tangible.		<p>preferensinya atas pelayanan operator.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dari 47 variabel pengamatan dihasilkan 10 faktor yaitu <ul style="list-style-type: none"> - keamanan serta ketersediaan fasilitas dan pelayanan petugas - penanganan parkir, - pelayanan armada bus, - tiketing, - kebersihan dan kenyamanan, - fasilitas tempat penyeberangan dan jalan akses memasuki halte, - aksesibilitas, - keselamatan, - pelayanan umum operator dan - faktor pendukung.
3.	Shandy Ibnu Zakaria (2013)	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Transportasi	<ul style="list-style-type: none"> • Untuk menganalisis pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan konsumen pengguna jasa transportasi trans Jogja. • Untuk menganalisis pengaruh persepsi harga terhadap kepuasan konsumen pengguna jasa transportasi trans Jogja. • Untuk menganalisis 	<ul style="list-style-type: none"> • Kepuasan konsumen • Kualitas pelayanan • Persepsi harga • Citra merek 	Metode analisis yang digunakan adalah analisis kuantitatif yaitu analisis regresi berganda. Analisis ini meliputi : uji validitas dan reliabilitas, uji asumsi klasik, analisis regresi berganda, pengujian hipotesis melalui uji t dan uji f, serta analisis koefisien determinasi (R ²).	<ul style="list-style-type: none"> • Variabel kualitas pelayanan memiliki pengaruh paling besar terhadap kepuasan konsumen, kemudian diikuti oleh variabel persepsi harga, dan terakhir yang paling rendah yaitu variabel citra merek. • Pengujian hipotesis yang dilakukan menggunakan uji t menunjukkan bahwa ketiga variabel yaitu kualitas pelayanan (X1), persepsi harga (X2) dan citra merek (X3) yang diteliti secara positif dan signifikan mempengaruhi variabel dependent

No.	Peneliti	Judul	Tujuan	Variabel	Metode Penelitian	Hasil
			pengaruh citra merek terhadap kepuasan konsumen pengguna jasa transportasi trans Jogja.			<p>yaitu kepuasan konsumen (Y).</p> <ul style="list-style-type: none"> Kemudian uji f dapat diketahui bahwa variabel kualitas pelayanan, persepsi harga dan citra merek memang layak untuk menguji variabel dependen yaitu kepuasan konsumen. Adjusted R Square menunjukkan bahwa 72,3% variasi kepuasan konsumen dapat dijelaskan oleh ketiga variabel independen dalam persamaan regresi berganda. Sedangkan sisanya 27,7% dijelaskan oleh variabel lain diluar ketiga variabel tersebut.
1.	Herry Judhi Pratikno,S.E. (2006)	Analisis Intensitas Penggunaan Angkutan Penumpang Umum	<ul style="list-style-type: none"> untuk menganalisis faktor – faktor yang mempengaruhi intensitas penggunaan bus AKDP non ekonomi jurusan Semarang - Solo. 	<ul style="list-style-type: none"> variabel tarif jasa transportasi moda angkutan variabel waktu perjalanan variabel penghasilan atau pendapatan variabel pelayanan 	model regresi berganda (multiple regression) yang di dalamnya terdapat Analisis faktor, uji statistik t, uji statistik F dan koefisien determinasi	<ul style="list-style-type: none"> Hasil penelitian menunjukan bahwa variabel independen (tarif moda transportasi lainnya, penghasilan dan pelayanan) secara positif dan signifikan mempengaruhi variabel dependen intensitas penggunaan jasa transportasi angkutan umum penumpang Intensitas penggunaan bus yang diamati akan tergantung pada tarif moda transpor lainnya dan kualitas maupun kuantitas pelayanan yang diberikan oleh jasa transportasi angkutan umum penumpang bus AKDP non ekonomi .
2.	Sheila Atikah Wicaksono	Wisatawan Pengguna Angkutan Umum vs Wisatawan Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> Mengetahui Karakteristik Wisatawan di Kota Batu Mendapatkan faktor- 	<ul style="list-style-type: none"> Karakteristik sosial ekonomi yang terdiri dari 7 variabel. Karakteristik pola perjalanan pariwisata 	Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis deskriptif dan metode analisis faktor konfirmatori	

No.	Peneliti	Judul	Tujuan	Variabel	Metode Penelitian	Hasil
		Kendaraan Pribadi di Kota Batu	faktor yang mempengaruhi wisatawan agar menggunakan angkutan umum dan mendapatkan faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan kendaraan pribadi saat di Kota Batu.	yang terdiri dari 8 variabel. <ul style="list-style-type: none"> Alasan Menggunakan Kendaraan Pribadi yang terdiri dari 11 variabel Alasan menggunakan Angkutan Umum yang terdiri dari 15 variabel 		

PERBEDAAN

- Perbedaan Penelitian yang dilakukan oleh Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall (2013) yang berjudul *Visitor users vs. non-users of public transport : The case of Munich, Germany* dengan penelitian yang dilakukan oleh Sheila Atikah Wicaksono yang berjudul **Wisatawan Pengguna Angkutan Umum vs Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi di Kota Batu** adalah :
 - Karakteristik sosial ekonomi yang digunakan pada penelitian Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall (2013) adalah sebanyak 8 variabel, sedangkan pada penelitian yang dilakukan pada penelitian ini terdapat sebanyak 6 variabel.
 - Karakteristik Perjalanan Pariwisata yang digunakan pada penelitian Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall (2013) adalah sebanyak 5 variabel, sedangkan pada penelitian yang dilakukan Sheila terdapat sebanyak 8 variabel.
 - Alasan Menggunakan angkutan umum yang digunakan pada penelitian Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall (2013) terdiri dari 20 variabel, sedangkan pada penelitian yang dilakukan Sheila hanya terdiri dari 15 variabel.
 - Alasan menggunakan kendaraan pribadi yang digunakan pada penelitian Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall (2013) terdiri dari 15 variabel, sedangkan pada penelitian yang dilakukan Sheila hanya terdiri dari 11 variabel
 - Metode analisis yang digunakan lebih beragam pada penelitian Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall (2013) yaitu Chi squared, Mann-Whitney U Test, Analisis Faktor, dan Metode Stepwise. Sedangkan pada penelitian Sheila, metode yang digunakan adalah analisis deskriptif dan analisis faktor konfirmatori.
- Perbedaan Penelitian yang dilakukan oleh Indri Nurvia Puspita Rini (2007) yang berjudul Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat Pelayanan Bus Way dengan penelitian yang dilakukan oleh Sheila Atikah Wicaksono yang berjudul **Wisatawan Pengguna Angkutan Umum vs Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi di Kota Batu** adalah :
 - Variabel pengamatan sebanyak 47 variabel yang berkaitan dengan atribut reality, responsioeness, emphaty, assurance dan tangible. Sedangkan penelitian ini menggunakan variabel pengamatan yang terdiri dari 41 variabel yang dalam variabel tersebut dibedakan menjadi 2 macam yaitu untuk pengguna angkutan umum dan untuk non pengguna angkutan umum.

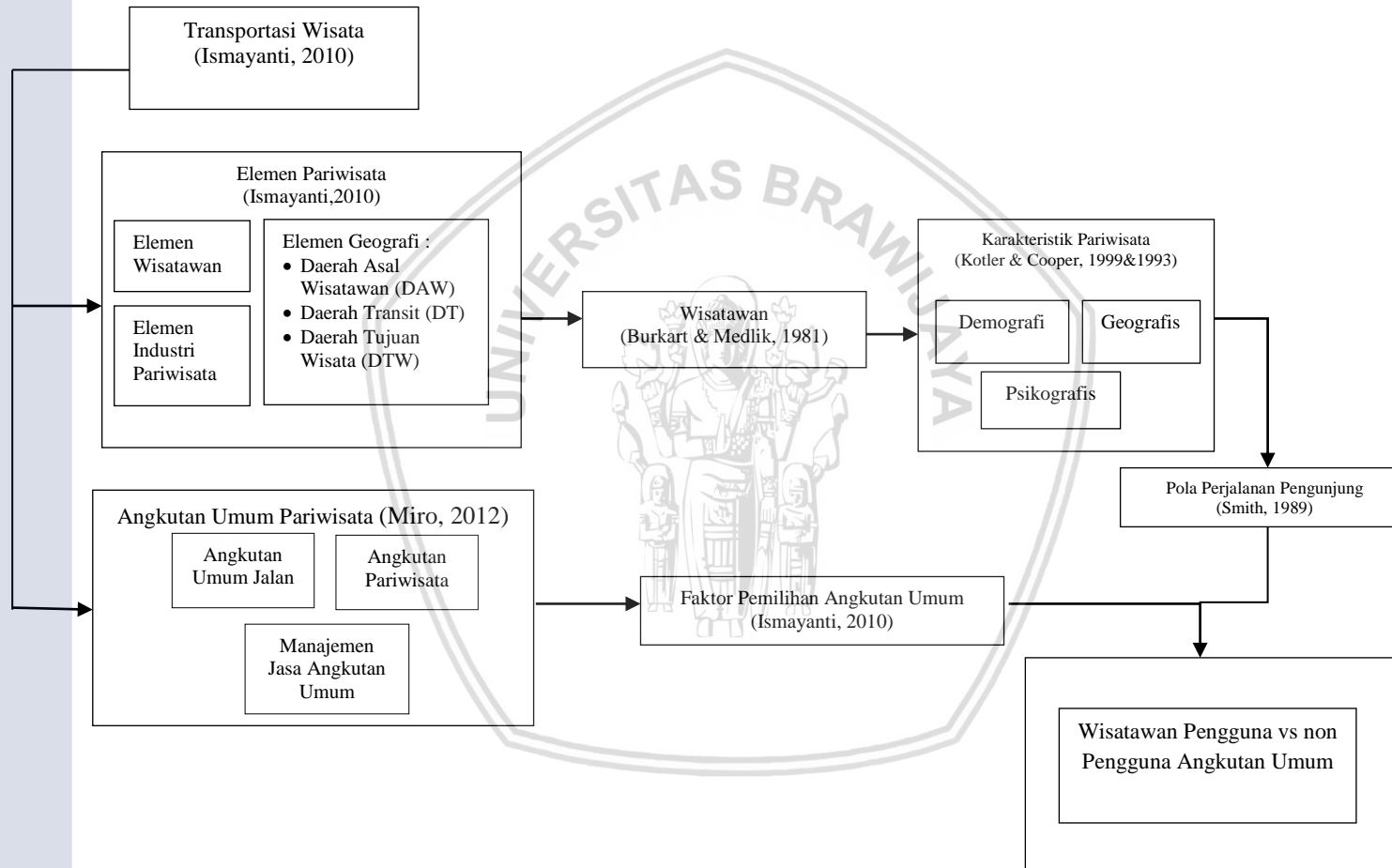
3.	<p>Perbedaan Penelitian yang dilakukan oleh Shandy Ibnu Zakaria (2013) yang berjudul Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Transportasi dengan penelitian yang dilakukan oleh Sheila Atikah Wicaksono yang berjudul Wisatawan Pengguna Angkutan Umum vs Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi di Kota Batu adalah :</p> <ul style="list-style-type: none">• Variabel pengamatan hanya menggunakan empat variabel yaitu Kepuasan konsumen, Kualitas pelayanan, Persepsi harga, dan Citra merek sedangkan penelitian ini menggunakan Variabel pengamatan terdiri dari 41 variabel yang dalam variabel tersebut dibedakan menjadi 2 macam yaitu untuk pengguna angkutan umum dan untuk non pengguna angkutan umum.• Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda sedangkan analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis faktor dan chi squared.
4.	<p>Perbedaan Penelitian yang dilakukan oleh Herry Judhi Pratikno,S.E. (2006) yang berjudul Analisis Intensitas Penggunaan Angkutan Penumpang Umum dengan penelitian yang dilakukan oleh Sheila Atikah Wicaksono yang berjudul Wisatawan Pengguna Angkutan Umum vs Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi di Kota Batu adalah :</p> <ul style="list-style-type: none">• Variabel yang digunakan terdiri dari 4 variabel sedangkan pada penelitian ini menggunakan variabel pengamatan yang terdiri dari 41 variabel yang dalam variabel tersebut dibedakan menjadi 2 macam yaitu untuk pengguna angkutan umum dan untuk non pengguna angkutan umum.



2.4 Kerangka Teori

Berikut adalah kerangka teori yang mencakup pembahasan dalam penelitian terkait faktor karakteristik yang mempengaruhi wisatawan menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi saat berwisata di Kota Batu (Gambar 2.1) :





Gambar 2. 2 Kerangka Teori

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini digolongkan ke dalam dua jenis penelitian yaitu penelitian kualitatif dan penelitian kuantitatif. Kedua metode ini dapat membantu untuk memperoleh jawaban atas masalah suatu gejala, fakta dan realita yang dihadapi, sekaligus memberikan pemahaman dan pengertian baru atas masalah tersebut sesudah menganalisis data yang ada.

Tujuan peneliti “Mendapatkan karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan wisatawan pengguna dan non pengguna angkutan umum di Kota Batu” digolongkan kedalam jenis penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang mencoba menganalisis data berupa angka, kalimat, gambar, perilaku, yang bersifat natural atau alamiah (Creswell, 1994)

Sedangkan untuk tujuan penelitian “mendapatkan faktor-faktor wisatawan pengguna dan wisatawan non pengguna angkutan umum di Kota Batu” digolongkan ke dalam jenis penelitian kuantitatif. Metode penelitian kuantitatif merupakan penelitian yang data-datanya berupa angka-angka dan analisisnya menggunakan statistik. Metode kuantitatif digunakan apabila masalah merupakan penyimpangan antara yang seharusnya dengan yang terjadi, antara aturan dengan pelaksanaan, antara teori dengan praktik, antara rencana dengan pelaksanaan (Sugiyono, 2012).

3.2 Variabel Penelitian

Variabel Penelitian merupakan fenomena yang menjadi pusat perhatian penelitian untuk diobservasi atau diukur (Kuntjojo, 2009). Dasar-dasar pertimbangan utama penetapan variabel dalam penelitian ini lebih banyak menggunakan penelitian terdahulu (Diem-Trinh, et.al.2013), seperti yang terlihat pada Tabel 3.1

Tabel 3. 1 Variabel Penelitian

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data yang Dibutuhkan	Sumber
1. Mengetahui karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan wisatawan di Kota Batu.	Karakteristik Sosial Ekonomi	Usia : <ul style="list-style-type: none"> • 14-17 tahun • 18-30 tahun • 31-40 tahun • 41-50 tahun • >51 tahun 	Data usia wisatawan	<i>Visitor users vs. non-users of public transport : The case of Munich, Germany.</i> (Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall, 2013)
		Jenis Kelamin : <ul style="list-style-type: none"> • Pria • Wanita 	Data jenis Kelamin wisatawan	
		Tingkat Pendidikan : <ul style="list-style-type: none"> • SD • SMP • SMA • Diploma • Sarjana • Master • Doktor 	Data tingkat pendidikan wisatawan	
		Daerah Asal : <ul style="list-style-type: none"> • Malang Raya • Jawa Timur • Pulau Jawa (Jawa Tengah, Jawa Barat, Jakarta, Banten) • Luar Pulau Jawa • Luar negeri 	Data kota / negara asal wisatawan	
		Tingkat Penghasilan : <ul style="list-style-type: none"> • < Rp 1.000.000 • Rp 1.000.000 – Rp 3.000.000 • Rp 3.000.000 – Rp 5.000.000 	Data penghasilan wisatawan per bulan	

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data yang Dibutuhkan	Sumber
		<ul style="list-style-type: none"> > Rp 5.000.000 		
		Jumlah anggota keluarga :	Data jumlah anggota keluarga yang ikut berwisata	
		<ul style="list-style-type: none"> 1-4 orang > 5 orang 		
	Karakteristik Perjalanan Wisata	Kondisi Kesehatan :	Data kondisi kesehatan wisatawan	<i>Visitor users vs. non-users of public transport : The case of Munich, Germany.</i> (Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall, 2013)
		<ul style="list-style-type: none"> Bermasalah Tidak bermasalah 		
		Jenis Kendaraan yang digunakan :	Data mengenai jenis kendaraan yang digunakan wisatawan saat berada di Kota Batu	
		<ul style="list-style-type: none"> Kendaraan Pribadi Angkutan Umum 		
		Kepemilikan Kendaraan Pribadi :	Data kepemilikan kendaraan pribadi	
		<ul style="list-style-type: none"> Memiliki Tidak memiliki 		
		Kepemilikan SIM :	Data kepemilikan SIM	
		<ul style="list-style-type: none"> Mempunyai SIM Tidak mempunyai SIM 		
		Pengalaman berwisata :	Data mengenai apakah saat itu merupakan pengalaman pertama wisatawan mengunjungi lokasi wisata atau bukan.	
		<ul style="list-style-type: none"> Pengalaman pertama Bukan pengalaman pertama 		
		Obyek wisata yang pernah dikunjungi di Kota Batu	Data mengenai obyek wisata yang pernah dikunjungi oleh wisatawan di Kota Batu.	

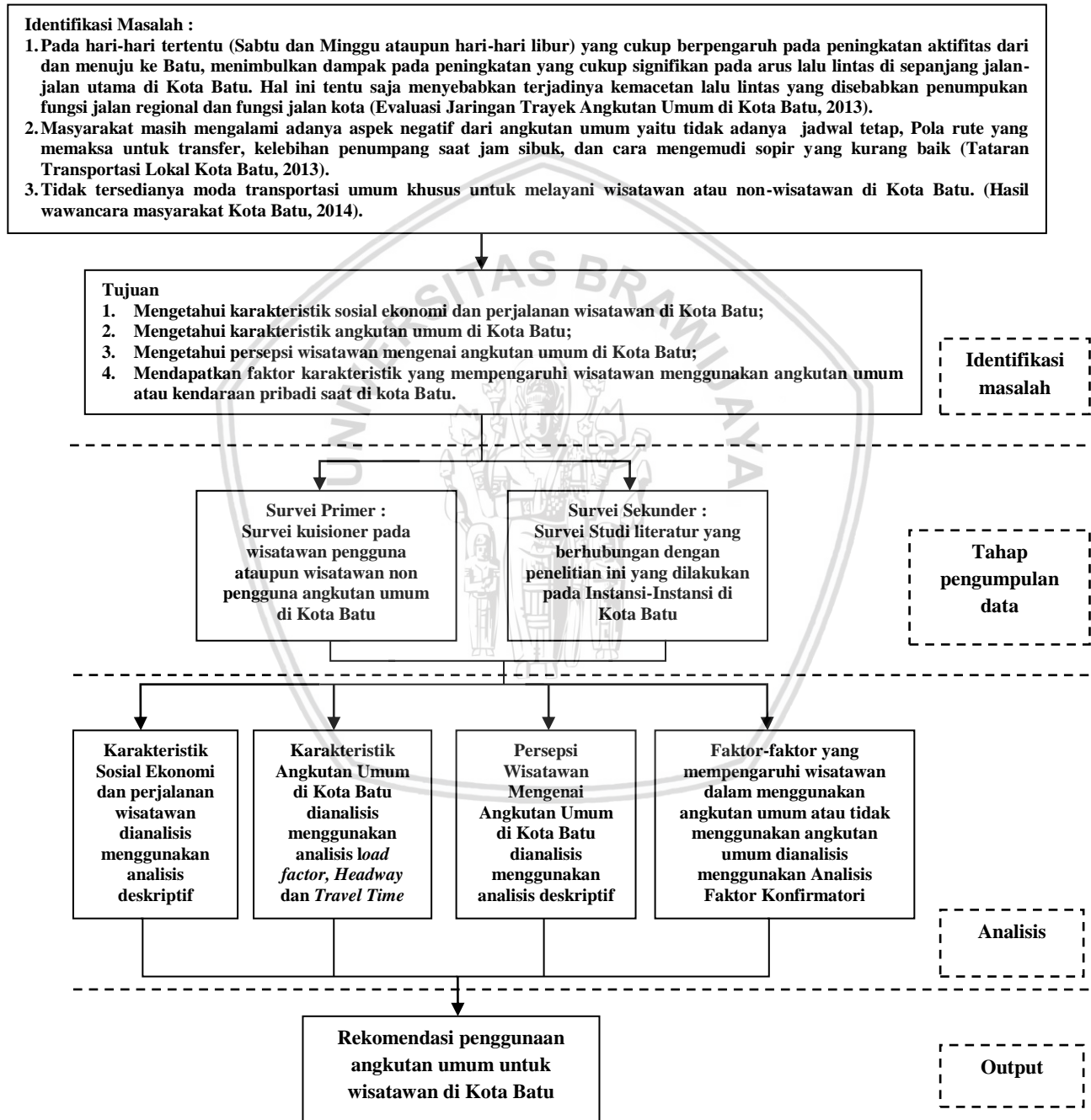
Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data yang Dibutuhkan	Sumber
		Durasi Berwisata : • 1-3 jam • 4-6 jam • 7-9 jam • >9 jam	Data mengenai berapa lama wisatawan akan menghabiskan waktu di lokasi wisata	
		Teman perjalanan : • Sendiri • Keluarga • Teman • Kolega • Pasangan • Lain-lain	Data mengenai wisatawan melakukan perjalanan bersama dengan siapa	
		Tujuan perjalanan : • Bisnis • Berlibur • Belajar • Lainnya	Data mengenai tujuan wisatawan di lokasi wisata	
2. Mengetahui Karakteristik Angkutan Umum di Kota Batu	Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	• Jumlah Penumpang per angkutan umum • Kapasitas penumpang per angkutan umum	Data mengenai nilai <i>Load Factor</i> angkutan umum di Kota Batu.	Master Plan Sistem Jaringan Jalan Dan Transportasi Malang Raya 2017
	Waktu antara kendaraan (<i>Headway</i>)	• Jarak rute angkutan umum • Waktu tempuh angkutan umum	Data mengenai jarak dan waktu yang ditempuh oleh tiap rute angkutan umum	
3. Mengetahui Persepsi Wisatawan Mengenai Angkutan Umum di Kota Batu	Persepsi Wisatawan di Kota Batu	• Aksesibilitas • Kelayakan • Tarif • Kemacetan • Mengurangi Polusi • Minim Parkir	Hasil persepsi wisatawan dengan skala linkert 1-5 dimana nilai 5 merupakan nilai paling sesuai	Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2015 Mengenai Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Dalam Trayek dan Jurnal dengan judul <i>Visitor users vs. non-users of public transport : The case of Munich,</i>

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data yang Dibutuhkan	Sumber
		<ul style="list-style-type: none"> • Tidak Tahu Arah • Mengetahui Sistem Transportasi • Integrasi • Terlalu Lamban • Ketergantungan Jadwal • Tidak Nyaman • Tidak ada informasi • Tidak Aman 		Germany. (Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall, 2013)
4. Mendapatkan faktor karakteristik yang mempengaruhi wisatawan menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi saat di kota Batu.	Faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aksesibilitas 2. Keamanan 3. Tarif 4. Kepadatan Lalu Lintas 5. Polusi Udara 6. Kepemilikan Kendaraan 7. Kenyamanan 8. Parkir 9. Sosialisasi 10. Informasi sistem transportasi 11. Mendapat Rekomendasi 12. Rombongan 13. Integrasi 14. Kecepatan 15. Kesesuaian Lokasi Terminal 16. Jadwal 	Hasil persepsi wisatawan pengguna angkutan umum dengan skala linkert 1-5 dimana nilai 5 merupakan nilai paling sesuai.	<i>Visitor users vs. non-users of public transport : The case of Munich, Germany.</i> (Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall, 2013)

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data yang Dibutuhkan	Sumber
	Faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aksesibilitas 2. Keamanan 3. Tarif 4. Kepadatan Lalu Lintas 5. Polusi Udara 6. Kepemilikan Kendaraan 7. Kenyamanan 8. Parkir 9. Sosialisasi 10. Informasi Sistem Transportasi 11. Mendapat Rekomendasi 12. Rombongan 13. Integrasi 14. Kecepatan 15. Kesesuaian Lokasi Terminal 16. Jadwal 	Hasil persepsi wisatawan pengguna kendaraan pribadi dengan skala linkert 1-5 dimana nilai 5 merupakan nilai paling sesuai.	<i>Visitor users vs. non-users of public transport : The case of Munich, Germany. (Diem-Trinh Le-Klahn, Regine Gerike dan C. Michael Hall, 2013)</i>

3.3 Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian dibuat agar proses pengerjaan penelitian lebih mudah dan sistematis. Adapun diagram alir penelitian mengenai motivasi wisatawan pengguna dan wisatawan non pengguna angkutan umum di Kota Batu dapat dilihat pada Gambar 3.1



Gambar 3. 1 Tahapan Penelitian

3.4 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan teknik atau cara-cara yang digunakan untuk mengumpulkan data. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh data yang berupa data primer dan data sekunder. Untuk memperoleh data tersebut, digunakan metode survey primer dan sekunder.

3.4.1 Survei Primer

Survei primer merupakan metode pengumpulan data melalui pengamatan secara langsung di wilayah penelitian. Kegiatan yang dilakukan dalam survey primer adalah survey kuisisioner dan wawancara.

Survei ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik wisatawan pengguna maupun non pengguna angkutan umum di Kota Batu dengan cara mengetahui karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan wisatawan. Untuk keperluan itu, peneliti sebelumnya akan bertanya kepada responden untuk mengetahui responden tersebut berwisata menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi. Kemudian masing-masing responden akan diberi kuisisioner. Kuisisioner tersebut berisi beberapa pertanyaan mengenai jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, daerah asal, kondisi kesehatan, frekuensi penggunaan angkutan umum, kepemilikan SIM, kepemilikan kendaraan pribadi, frekuensi berkunjung ke lokasi wisata, durasi perjalanan, teman perjalanan, dan tujuan perjalanan. Selain itu penelitian ini juga bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan atau tidak menggunakan angkutan umum, pada kuisisioner terdapat pernyataan mengenai faktor pengguna angkutan umum sebanyak 20 pernyataan dan untuk faktor non-pengguna angkutan umum sebanyak 15 pernyataan dengan skala penilaian satu hingga lima dimana nilai satu adalah nilai terendah dan nilai lima adalah nilai tertinggi.

Tabel 3. 2 Desain Survei Primer

No.	Metode Survei	Sumber Data	Data yang diperlukan
1.	Kuisisioner	Penyebaran kuisisioner kepada wisatawan pengguna dan wisatawan non pengguna angkutan umum	a. Data karakteristik demografi dan Karakteristik perjalanan wisatawan : <ul style="list-style-type: none"> • Usia • Jenis kelamin • Tingkat pendidikan • Daerah asal • Kondisi kesehatan • Tingkat Penghasilan • Jumlah Anggota Keluarga • Kendaraan yang digunakan

No.	Metode Survei	Sumber Data	Data yang diperlukan
			<ul style="list-style-type: none"> • Kepemilikan sim • Kepemilikan kendaraan pribadi • Pengalaman berwisata • Obyek Wisata yang pernah dikunjungi • Frekuensi berkunjung di lokasi wisata • Teman perjalanan • Tujuan perjalanan
			b. Data pernyataan responden mengenai alasan atau faktor-faktor yang mempengaruhi dalam menggunakan dan menggunakan kendaraan pribadi.

3.4.2 Survei Sekunder

Survei sekunder yang dimaksud dalam penelitian ini adalah studi literatur. Studi literatur yang digunakan harus berhubungan dengan tinjauan pustaka dan tinjauan studi terdahulu pada penelitian ini. Studi literatur juga bisa berupa dokumen yang berasal dari suatu instansi. Adapun data sekunder yang didapat dari sebuah instansi adalah sebagai berikut :

Tabel 3. 3 Pengambilan Data Sekunder

Metode	Instansi	Data
Survei Studi Literatur	Badan Pusat Statistik	<ul style="list-style-type: none"> • Kota Batu Dalam Angka
	Badan Perencanaan Kota Batu	<ul style="list-style-type: none"> • RTRW Kota Batu • Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Kota Batu
	Dinas Perhubungan Kota Batu	<ul style="list-style-type: none"> • Tataran Transportasi Lokal Kota Batu • Evaluasi jaringan trayek angkutan umum di Kota Batu • Data trayek angkutan umum di Kota Batu

3.5 Metode Sampling

Teknik pengambilan sampel adalah cara pengumpulan data sebagian dari populasi. data yang dihasilkan adalah data perkiraan karena memang bukan data yang sebenarnya. Data yang sebenarnya didapatkan dari populasi sedangkan data perkiraan didapat dari sampel (Rasyad, 2000).

Metode sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah sampel nonprobabilitas, yaitu teknik yang tidak memberikan peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. *Accidental sampling* atau pengambilan sampling aksidental adalah teknik sampling *non-probability* yang sampelnya ditentukan berdasarkan kebetulan yang ditemui atau siapa pun yang dipandang cocok sebagai sumber data oleh peneliti (Sumarni, 2005).

Dikarenakan jumlah populasi pasti dari wisatawan di lokasi wisata yang telah ditentukan yaitu Jatim Park 1&2, Taman Rekreasi Selecta dan Museum Angkut tidak

diketahui, maka penentuan jumlah sampel dapat dilakukan dengan menggunakan rumus perhitungan Bernoulli sebagai berikut:

$$n = \frac{z^2 \alpha p q}{d^2} = \frac{z^2 p(1-p)}{d^2} \dots\dots\dots (3.1)$$

Keterangan:

- n = jumlah sampel
- Z = nilai yang didapat dari tabel normal standar dengan peluang $\alpha/2$
- p = proporsi wisatawan yang tidak diambil sebagai sampel
- q = proporsi wisatawan yang diambil sebagai sampel (1-p)
- α = tingkat ketelitian
- d = limit dari eror atau presisi absolut

Derajat kepercayaan yang dipilih adalah $\alpha = 0,07$ atau $Z_{1-\alpha/2} = 1,81$

Selang kepercayaan 93 % \rightarrow Derajat Kepercayaan = $1 - \alpha = 93\%$

$$\alpha = 7 \% \rightarrow \alpha/2 = 3,5 \% \rightarrow Z_{3,5\%} = Z_{0.035} = 1.81$$

maka rumus diubah menjadi:

$$n = \frac{(Z_{\frac{\alpha}{2}})^2 p \times q}{d^2} \dots\dots\dots (3.2)$$

Karena jumlah populasinya tidak diketahui, maka nilai p yaitu proporsi wisatawan yang tidak diambil sebagai sampel diestimasikan sebesar 0,5 sehingga nilai q yang merupakan proporsi wisatawan yang diambil sebagai sampel adalah sebesar $1-p = 0,5$. Sedangkan limit eror ditetapkan 0,07 sehingga sampel minimum yang digunakan adalah sebesar:

$$n = \frac{(1,81)^2 0,5 \times 0,5}{0,07^2} = 167 \dots\dots\dots (3.3)$$

Survei ini dilakukan untuk mengetahui motivasi wisatawan pengguna maupun wisatawan non pengguna angkutan umum di Kota Batu dengan cara mengetahui karakteristik demografi dan perjalanan wisatawan di lokasi survei, yaitu :

- a. Jawa Timur Park I
- b. Jawa Timur Park II
- c. Taman Rekreasi Selecta
- d. Museum Angkut

Peneliti memilih lokasi wisata tersebut dikarenakan empat lokasi wisata itu merupakan lokasi wisata yang paling diminati oleh pengunjung karena selain memiliki berbagai macam wahana, obyek wisata tersebut juga mengusung tema edukasi yang dikemas secara menarik. Sehingga jumlah wisatawan yang tertarik mengunjungi keempat obyek wisata tersebut selalu bertambah pada setiap tahunnya. Pada dokumen Kota Batu dalam Angka Tahun 2015 menunjukkan bahwa dalam satu tahun 2014 jumlah pengunjung obyek wisata terbanyak di Kota Batu terjadi pada Obyek Wisata Selecta dengan jumlah pengunjung sebanyak 708.597 orang, Kemudian disusul oleh Jawa Timur Park 2 sebanyak 265.834 orang dan Jawa Timur Park 1 sebanyak 151.186 orang serta salah satu obyek wisata baru dengan peminat yang cukup banyak sebesar 152.779 orang yaitu Museum Angkut.

Pada Perhitungan dapat diketahui bahwa **jumlah minimum** sampel responden yang akan diteliti adalah sebanyak **167 orang** untuk keempat lokasi penelitian. Dari jumlah sampel responden tersebut nantinya akan dibagi menjadi sebanyak 25% untuk masing-masing lokasi wisata yaitu sebanyak 42 orang responden yang terdiri dari wisatawan pengguna kendaraan pribadi dan wisatawan pengguna angkutan umum (Tabel 3.4).

Tabel 3. 4 Distribusi Jumlah Sampel

Lokasi wisata	Persentase	Jumlah Sampel
Jatim Park I	25 %	42
Jatim Park II	25 %	42
Selecta	25 %	42
Museum Angkut	25 %	42
Total Sampel	100%	168

Hasil yang didapatkan di lapangan terdapat 229 orang responden, lebih banyak dari jumlah minimum responden yang hanya 168 orang. Hal tersebut dikarenakan tidak seimbangnya jumlah responden pengguna angkutan umum dengan responden pengguna kendaraan pribadi. Diketahui bahwa jumlah responden pengguna kendaraan pribadi lebih banyak daripada responden pengguna angkutan umum yaitu sebesar 162 orang, sedangkan sebesar 67 orang adalah pengguna angkutan umum.

3.6 Metode Analisis Data

3.6.1 Analisis Deskriptif

Analisis Deskriptif digunakan pada dua tujuan penelitian ini, yaitu untuk mengetahui karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan wisatawan di Kota Batu serta untuk mengetahui persepsi wisatawan mengenai angkutan umum di Kota Batu.

Menurut Sugiyono (2014), Analisis Statistik deskriptif adalah analisis statistik yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap obyek yang diteliti melalui data sampel atau populasi sebagaimana adanya, tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum.

Prinsip dasar dalam penyajian data statistik deskriptif ini adalah komunikatif dan lengkap, dalam arti data yang disajikan dapat menarik pihak lain untuk membacanya dan mudah memahami isinya. Penyajian data yang komunikatif dapat dilakukan dengan penyajian data yang berwarna dan bervariasi.

Beberapa cara penyajian data yang dapat digunakan dalam statistik deskriptif adalah :

a. Tabel

Penyajian data hasil penelitian dengan menggunakan tabel merupakan penyajian yang banyak digunakan, karena lebih efisien dan cukup komunikatif.

b. Tabel Distribusi Frekuensi

Tabel distribusi frekuensi disusun apabila jumlah data yang akan disajikan cukup banyak, sehingga jika disajikan dalam tabel biasa menjadi tidak efisien dan kurang komunikatif.

c. Grafik

Selain dengan tabel, penyajian data yang cukup populer dan komunikatif adalah dengan menggunakan grafik. Pada umumnya terdapat dua macam grafik yaitu grafik garis dan grafik batang. Grafik batang ini dapat dikembangkan lagi menjadi grafik balok. Suatu grafik selalu menunjukkan hubungan antara “jumlah” dengan variabel lain.

d. Diagram Lingkaran

Cara lain untuk menyajikan data hasil penelitian adalah dengan diagram lingkaran atau Piechart. Diagram lingkaran digunakan untuk membandingkan data dari berbagai kelompok.

Menurut Kountur (2007), penelitian deskriptif mempunyai ciri-ciri sebagai berikut :

1. Berhubungan dengan keadaan yang terjadi saat itu.
2. Menguraikan satu variabel saja atau beberapa variabel namun diuraikan satu per satu.
3. Variabel yang diteliti tidak dimanipulasi atau tidak ada perlakuan.

Penelitian deskriptif adalah suatu metode penelitian yang ditujukan untuk menggambarkan fenomena-fenomena yang ada yang berlangsung pada saat ini atau saat masa lampau. Menurut Furchan (2004), penelitian deskriptif mempunyai karakteristik sebagai berikut:

1. Penelitian deskriptif cenderung menggambarkan suatu fenomena apa adanya dengan cara menelaah secara teratur, mengutamakan obyektivitas, dan dilakukan secara cermat.
2. Tidak adanya perlakuan yang diberikan atau dikendalikan.

Pada penelitian ini, data karakteristik dan pola perjalanan wisatawan disajikan dalam bentuk tabel, begitu juga dengan data persepsi wisatawan mengenai angkutan umum di Kota Batu. Tabel yang digunakan ada dua macam yaitu tabel data ordinal dan tabel distribusi frekuensi.

3.6.2 Analisis Kinerja Angkutan Umum

Analisis kinerja pelayanan angkutan umum digunakan untuk mengetahui karakteristik angkutan umum di Kota Batu. Kinerja pelayanan angkutan umum ini mengacu pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002, dapat diukur dari indikator dan parameter-parameter sebagai berikut:

A. Faktor Muat (*Load Factor*)

Load Factor adalah rasio jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk per satuan waktu tertentu. Batas ideal *Load Factor* adalah <70% (KM tahun 2003

B. Waktu antara kendaraan (headway)

Headway adalah interval waktu antara kendaraan angkutan kota yang satu dengan kendaraan angkutan kota di belakangnya untuk melalui satu titik tertentu.

C. Waktu Perjalanan (Travel Time)

Waktu perjalanan digunakan untuk mengukur waktu perjalanan suatu angkutan umum setiap kilometer jarak tempuhnya.

Data kinerja pelayanan angkutan umum pada penelitian ini didapatkan melalui studi yang telah dilakukan sebelumnya yaitu Masterplan Malang Raya Tahun 2017.

3.6.3 Analisis CFA (*Confirmatory Factor Analysis*)

Confirmatory Factor Analysis ini digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi pada saat berwisata di Kota Batu. Analisis faktor sendiri merupakan suatu metode statistik yang dapat dipakai untuk menemukan hubungan antara sejumlah variable-variabel yang saling independen satu dengan yang lain, sehingga dapat menjadi satu atau beberapa variabel yang lebih sedikit dari jumlah variabel awal (Santoso, 2010).

Ada dua jenis analisis faktor yaitu analisis faktor eksploratori (*Exploratory Factor Analysis* = EFA) dan analisis faktor konfirmatori (*Confirmatory Factor Analysis* = CFA). Perbedaannya adalah, pada analisis faktor eksploratori (*Exploratory Factor Analysis* = EFA) kita mencari sejumlah indikator untuk membentuk faktor umum tanpa ada landasan teori sebelumnya. Dengan kata lain analisis faktor eksploratori merupakan sebuah metode untuk membangun sebuah teori. Sedangkan pada analisis faktor konfirmatori (*Confirmatory Factor Analysis* = CFA) kita mencari sejumlah variabel indikator yang membentuk variabel yang tidak terukur langsung didasarkan pada landasan teori yang ada. Dengan kata lain analisis faktor konfirmatori ini merupakan sebuah teknik untuk menguji kebenaran teori (Widarjono, 2015).

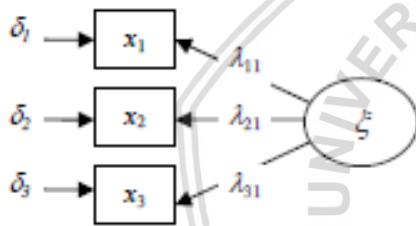
Widhiarso (2004) mengatakan bahwa teknik Analisis Faktor Konfirmatori adalah salah satu teknik yang cukup kuat dalam menganalisis model sederhana dalam melihat berfungsinya konstruk empirik (faktor) di sebuah model struktural. Salah satu kelebihan Analisis Faktor Konfirmatori adalah tingkat fleksibilitasnya ketika diaplikasikan dalam sebuah model

hipotesis yang kompleks. Tujuan dari analisis faktor ini adalah menjelaskan dan menggambarkan dengan mereduksi jumlah parameter yang ada.

$$x = \Lambda X \xi + \delta \dots\dots\dots(3.7)$$

dengan:

- x : merupakan vektor bagi peubah-peubah indikator berukuran $q \times 1$
- ΛX : merupakan matriks bagi *faktor loading* (λ) atau koefisien yang menunjukkan hubungan x dengan ξ berukuran $q \times n$
- ξ (ksi) : merupakan vektor bagi peubah-peubah laten berukuran $n \times 1$
- δ : vektor bagi galat pengukuran berukuran $q \times 1$



Gambar 3. 2 Contoh Model Analisis Faktor Konfirmatori

Sumber : Widhiarso, 2004

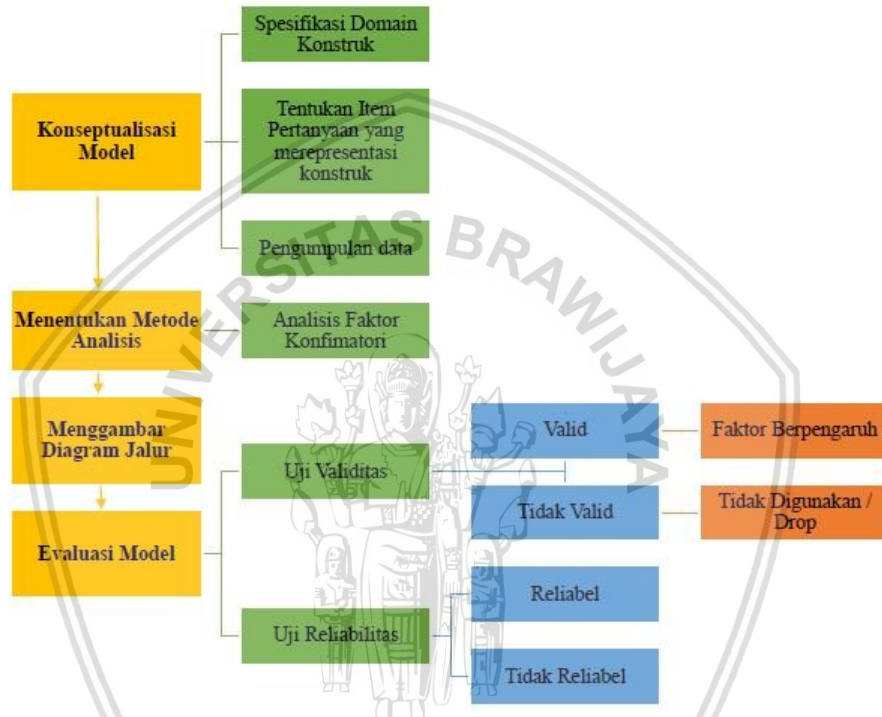
Pada penelitian ini, data diukur menggunakan skala tingkat (*likert*) dengan lima tingkat untuk menilai tingkat kesesuaian dari variabel yang akan dinilai dan pada Tabel 3.5 berikut adalah nilai masing-masing bobot yang digunakan.

Tabel 3. 5 Skala Tingkat Kesesuaian

Skala	Tingkat Kesesuaian
1	Sangat Tidak Sesuai
2	Tidak Sesuai
3	Kurang Sesuai
4	Sesuai
5	Sangat Sesuai

Langkah selanjutnya, analisis faktor konfirmatori dianalisis menggunakan metode *Partial Least Squares* (PLS) yang bertujuan untuk mengembangkan teori atau membangun teori. Setelah menggambar diagram jalur, maka model siap diestimasi dan dievaluasi hasilnya secara keseluruhan. Evaluasi model dalam PLS-SEM menggunakan program SmartPLS 2.0

M3 dapat dilakukan dengan menilai hasil pengukuran model yaitu dengan menguji validitas dan reliabilitas konstruk laten. Kemudian dilanjutkan dengan evaluasi model struktural dan pengujian signifikansi untuk menguji pengaruh antar konstruk atau variabel. Tahapan penelitian analisis faktor menggunakan metode *Partial Least Squares* (PLS) dapat dilihat pada Gambar 3.3 berikut :



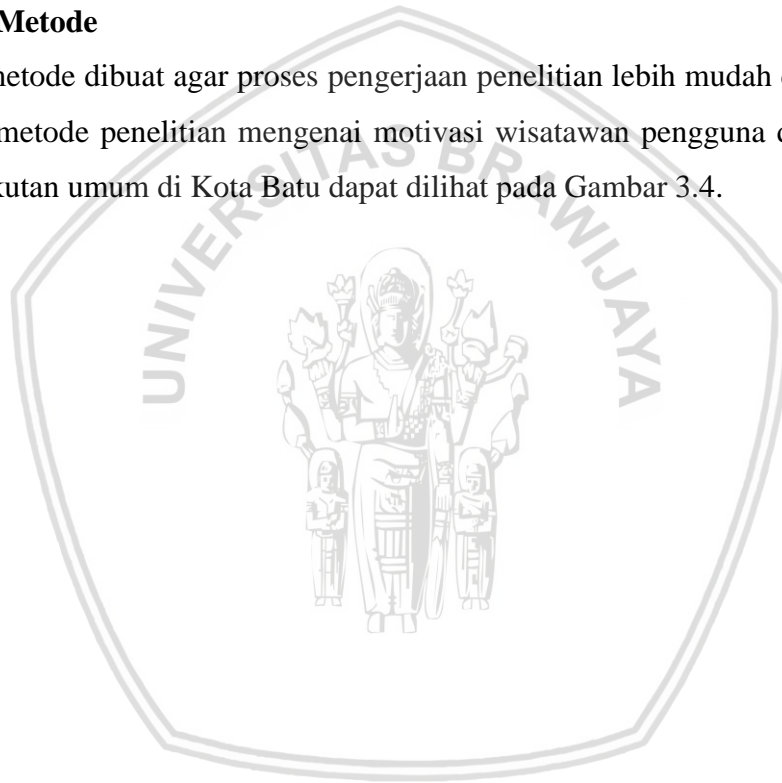
Gambar 3.3 Tahapan penelitian analisis faktor menggunakan metode Partial Least Squares (PLS)

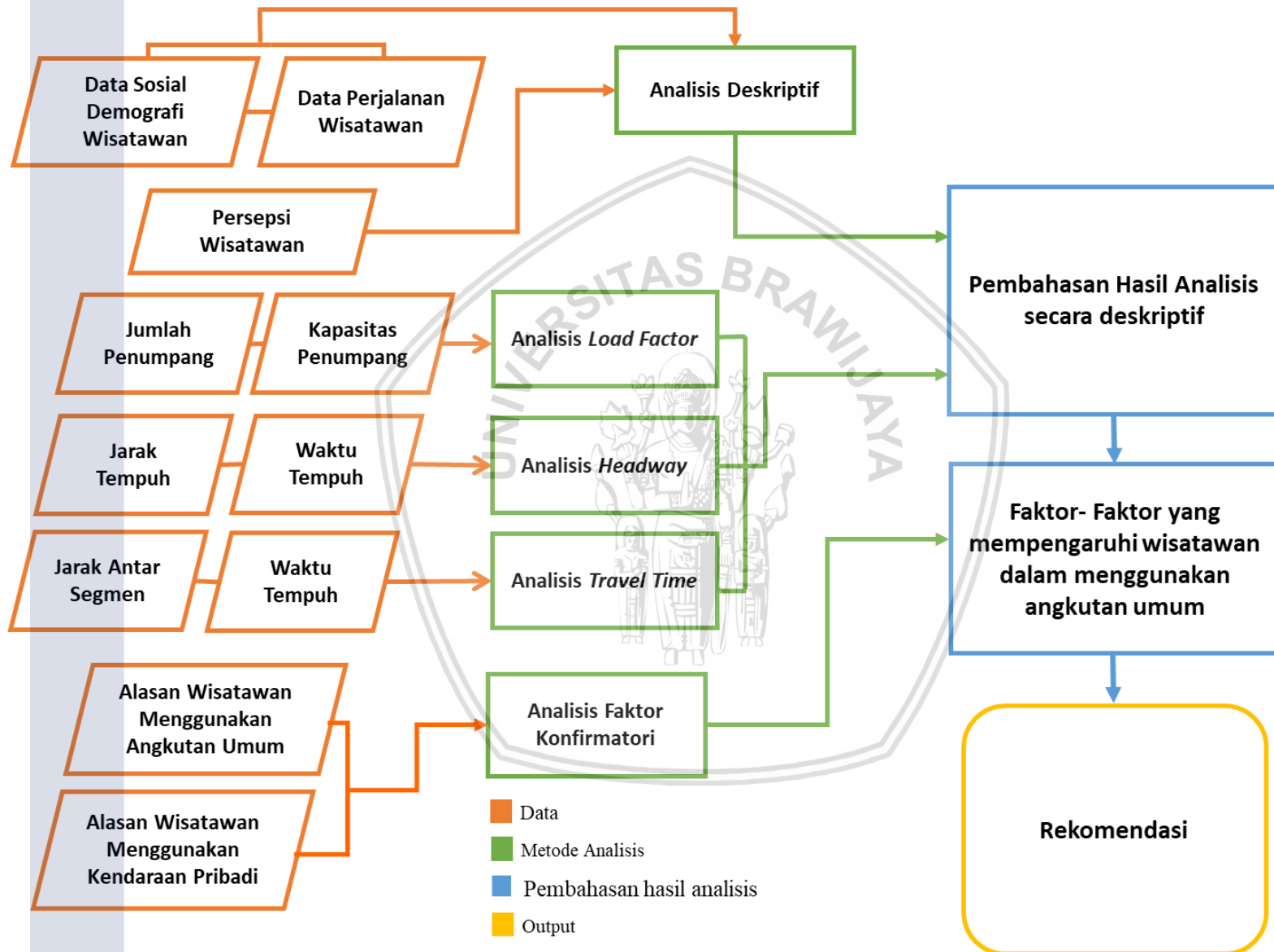
Cara yang sering digunakan peneliti di bidang SEM untuk melakukan pengukuran model adalah dengan menguji *validitas convergent*. *validitas convergent* berhubungan dengan prinsip bahwa pengukur-pengukur dari suatu konstruk seharusnya berkorelasi tinggi. Uji *validitas convergent* indikator refleksif dengan menggunakan program SmartPLS 2.0 M3 dapat dilihat dari loading factor untuk tiap indikator konstruk. Syarat yang biasanya digunakan untuk menilai validitas convergent yaitu selain dapat dilihat melalui loading factor, juga dapat diketahui melalui *Average Variance Extracted* (AVE) dan *Communality*. Suatu indikator dikatakan memenuhi pengujian validitas konvergen apabila memiliki *Average Variance Extracted* (AVE) dan *Communality* dengan nilai diatas 0.5 (Latan & Ghozali, 2012).

Selain uji validitas, pengukuran model juga dilakukan untuk menguji reliabilitas suatu konstruk. Reliabilitas Konstruk bertujuan untuk mengetahui keakuratan dan ketepatan dari suatu alat ukur dalam suatu prosedur pengukuran. Pengujian reliabilitas konstruk pada program SmartPLS 2.0 M3 dilakukan menggunakan ukuran reliabilitas konstruk (*Cronbach's Alpha*) atau *Composite Reliability*. Kriteria pengujian apabila nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar sama dengan 0.70 dan nilai *Composite reliability* lebih besar sama dengan 0.7 maka dapat dinyatakan konstruk telah reliabel (Ghozali, 2008).

3.7 Kerangka Metode

Kerangka metode dibuat agar proses pengerjaan penelitian lebih mudah dan sistematis. Adapun kerangka metode penelitian mengenai motivasi wisatawan pengguna dan wisatawan non pengguna angkutan umum di Kota Batu dapat dilihat pada Gambar 3.4.





Gambar 3.4 Kerangka Metode

3. 8 Desain Survei

Tabel 3. 6 Desain Survei Penelitian

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data yang Dibutuhkan	Metode Pengumpulan Data	Sumber data	Metode Analisis	Output
1. Mengetahui karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan wisatawan di Kota Batu.	Karakteristik Sosial Ekonomi	Usia :	Data usia wisatawan	Survei Primer: Wawancara wisatawan Kota Batu	Persepsi Wisatawan Kota Batu	Analisis Deskriptif	Karakteristik Sosial Ekonomi Wisatawan di Kota Batu
		<ul style="list-style-type: none"> • 14-17 tahun • 18-30 tahun • 31-40 tahun • 41-50 tahun • >51 tahun 					
		Jenis Kelamin :	Data jenis Kelamin wisatawan				
		<ul style="list-style-type: none"> • Pria • Wanita 					
		Tingkat Pendidikan :	Data tingkat pendidikan wisatawan				
		<ul style="list-style-type: none"> • SD • SMP • SMA • Diploma • Sarjana • Master • Doktor 					
		Daerah Asal :	Data kota / negara asal wisatawan				
		<ul style="list-style-type: none"> • Malang Raya • Jawa Timur • Pulau Jawa (Jawa Tengah, Jawa Barat, Jakarta, Banten) • Luar Pulau Jawa • Luar negeri 					
		Tingkat Penghasilan :	Data penghasilan wisatawan per bulan				
		<ul style="list-style-type: none"> • < Rp 1.000.000 • Rp 1.000.000 – Rp 3.000.000 • Rp 3.000.000 – Rp 5.000.000 • > Rp 5.000.000 					

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data yang Dibutuhkan	Metode Pengumpulan Data	Sumber data	Metode Analisis	Output
		Jumlah anggota keluarga : <ul style="list-style-type: none"> 1-4 orang > 5 orang 	Data jumlah anggota keluarga yang ikut berwisata				
	Karakteristik Perjalanan Wisata	Kondisi Kesehatan : <ul style="list-style-type: none"> Bermasalah Tidak bermasalah 	Data kondisi kesehatan wisatawan	Survei Primer: Wawancara wisatawan Kota Batu	Persepsi Wisatawan Kota Batu	Analisis Deskriptif	Karakteristik Perjalanan Wisatawan di Kota Batu
		Jenis Kendaraan yang digunakan : <ul style="list-style-type: none"> Kendaraan Pribadi Angkutan Umum 	Data mengenai jenis kendaraan yang digunakan wisatawan saat berada di Kota Batu				
		Kepemilikan Kendaraan Pribadi : <ul style="list-style-type: none"> Memiliki Tidak memiliki 	Data kepemilikan kendaraan pribadi				
		Kepemilikan SIM : <ul style="list-style-type: none"> Mempunyai SIM Tidak mempunyai SIM 	Data kepemilikan SIM				
		Pengalaman berwisata : <ul style="list-style-type: none"> Pengalaman pertama Bukan pengalaman pertama 	Data mengenai apakah saat itu merupakan pengalaman pertama wisatawan mengunjungi lokasi wisata atau bukan.				

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data yang Dibutuhkan	Metode Pengumpulan Data	Sumber data	Metode Analisis	Output
		Obyek wisata yang pernah dikunjungi di Kota Batu	Data mengenai obyek wisata yang pernah dikunjungi oleh wisatawan di Kota Batu.				
		Durasi Berwisata : • 1-3 jam • 4-6 jam • 7-9 jam • >9 jam	Data mengenai berapa lama wisatawan akan menghabiskan waktu di lokasi wisata				
		Teman perjalanan : • Sendiri • Keluarga • Teman • Kolega • Pasangan • Lain-lain	Data mengenai wisatawan melakukan perjalanan bersama dengan siapa				
		Tujuan perjalanan : • Bisnis • Berlibur • Belajar • Lainnya	Data mengenai tujuan wisatawan di lokasi wisata				
2. Mengetahui Karakteristik Angkutan Umum di Kota Batu	Faktor Muat (<i>Load Factor</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Jumlah Penumpang per angkutan umum Kapasitas penumpang per angkutan umum 	Data mengenai nilai <i>Load Factor</i> angkutan umum di Kota Batu.	Survei sekunder menggunakan data yang terdapat pada studi literatur	Master Plan Sistem Jaringan Jalan Dan Transportasi Malang Raya 2017	Analisis <i>Load Factor</i>	Karakteristik Angkutan Umum di Kota Batu

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data yang Dibutuhkan	Metode Pengumpulan Data	Sumber data	Metode Analisis	Output
	Waktu antara kendaraan (<i>Headway</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Jarak rute angkutan umum Waktu tempuh angkutan umum 	Data mengenai jarak dan waktu yang ditempuh oleh tiap rute angkutan umum	Survei sekunder menggunakan data yang terdapat pada studi literatur	Master Plan Sistem Jaringan Jalan Dan Transportasi Malang Raya 2017	Analisis <i>Headway</i>	
3. Mengetahui Persepsi Wisatawan Mengenai Angkutan Umum di Kota Batu	Persepsi Wisatawan di Kota Batu	<ul style="list-style-type: none"> Aksesibilitas Kelayakan Tarif Kemacetan Mengurangi Polusi Minim Parkir Tidak Tahu Arah Mengetahui Sistem Transportasi Integrasi Terlalu Lamban Ketertagungan Jadwal Tidak Nyaman Tidak ada informasi Tidak Aman 	Hasil persepsi wisatawan dengan skala linkert 1-5 dimana nilai 5 merupakan nilai paling sesuai	Survei Primer: Wawancara wisatawan Kota Batu	Hasil Wawancara mengenai Persepsi Wisatawan Kota Batu	Analisis Deskriptif	Persepsi Wisatawan Mengenai Angkutan Umum di Kota Batu
4. Mendapatkan faktor karakteristik yang mempengaruhi wisatawan menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi saat di kota Batu.	Faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum	<ol style="list-style-type: none"> Aksesibilitas Keamanan Tarif Kepadatan Lalu Lintas Polusi Udara Kepemilikan Kendaraan Kenyamanan Parkir Sosialisasi 	Hasil persepsi wisatawan pengguna angkutan umum dengan skala linkert 1-5 dimana nilai 5 merupakan nilai paling	Survei Primer: Wawancara wisatawan Kota Batu	Hasil Wawancara mengenai Persepsi Wisatawan Kota Batu	Analisis Faktor Konfirmatori	Faktor karakteristik yang mempengaruhi wisatawan menggunakan angkutan umum saat di Kota Batu.

Tujuan	Variabel	Sub Variabel	Data yang Dibutuhkan	Metode Pengumpulan Data	Sumber data	Metode Analisis	Output
		10. Informasi sistem transportasi 11. Mendapat Rekomendasi 12. Rombongan 13. Integrasi 14. Kecepatan 15. Kesesuaian Lokasi Terminal 16. Jadwal	sesuai.				
	Faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi	1. Aksesibilitas 2. Keamanan 3. Tarif 4. Kepadatan Lalu Lintas 5. Polusi Udara 6. Kepemilikan Kendaraan 7. Kenyamanan 8. Parkir 9. Sosialisasi 10. Informasi sistem transportasi 11. Mendapat Rekomendasi 12. Rombongan 13. Integrasi 14. Kecepatan 15. Kesesuaian Lokasi Terminal 16. Jadwal	Hasil persepsi wisatawan pengguna kendaraan pribadi dengan skala linkert 1-5 dimana nilai 5 merupakan nilai paling sesuai.	Survei Primer: Wawancara wisatawan Kota Batu	Hasil Wawancara mengenai Persepsi Wisatawan Kota Batu	Analisis Faktor Konfirmatori	Faktor karakteristik yang mempengaruhi wisatawan menggunakan kendaraan pribadi saat di Kota Batu.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Kota Batu

4.1.1 Kondisi Fisik dan Administrasi Kota Batu

Kota Batu dulunya merupakan peningkatan kota administratif dari Kabupaten Malang, berdasarkan Undang – Undang Nomor 11 tahun 2001 tentang pembentukan Kota Batu. Kota Batu dilihat dari posisi astronomis terletak diantara $122^{\circ}17',10,90''$ sampai dengan $122^{\circ}57',00,00''$ Bujur Timur dan $7^{\circ}44',55^{\circ},00,00''$ sampai dengan $8^{\circ}26',35,45''$ Lintang Selatan. Luasan wilayah Kota Batu adalah 19.908,72 hektar dan secara administrasi terdiri dari 3 (tiga) kecamatan yaitu (1) Kecamatan Batu dengan luas 4545.81 Ha, (2) Kecamatan Junrejo dengan luas 2565.02 Ha, dan (3) Kecamatan Bumiaji dengan luas 12797.92 Ha.

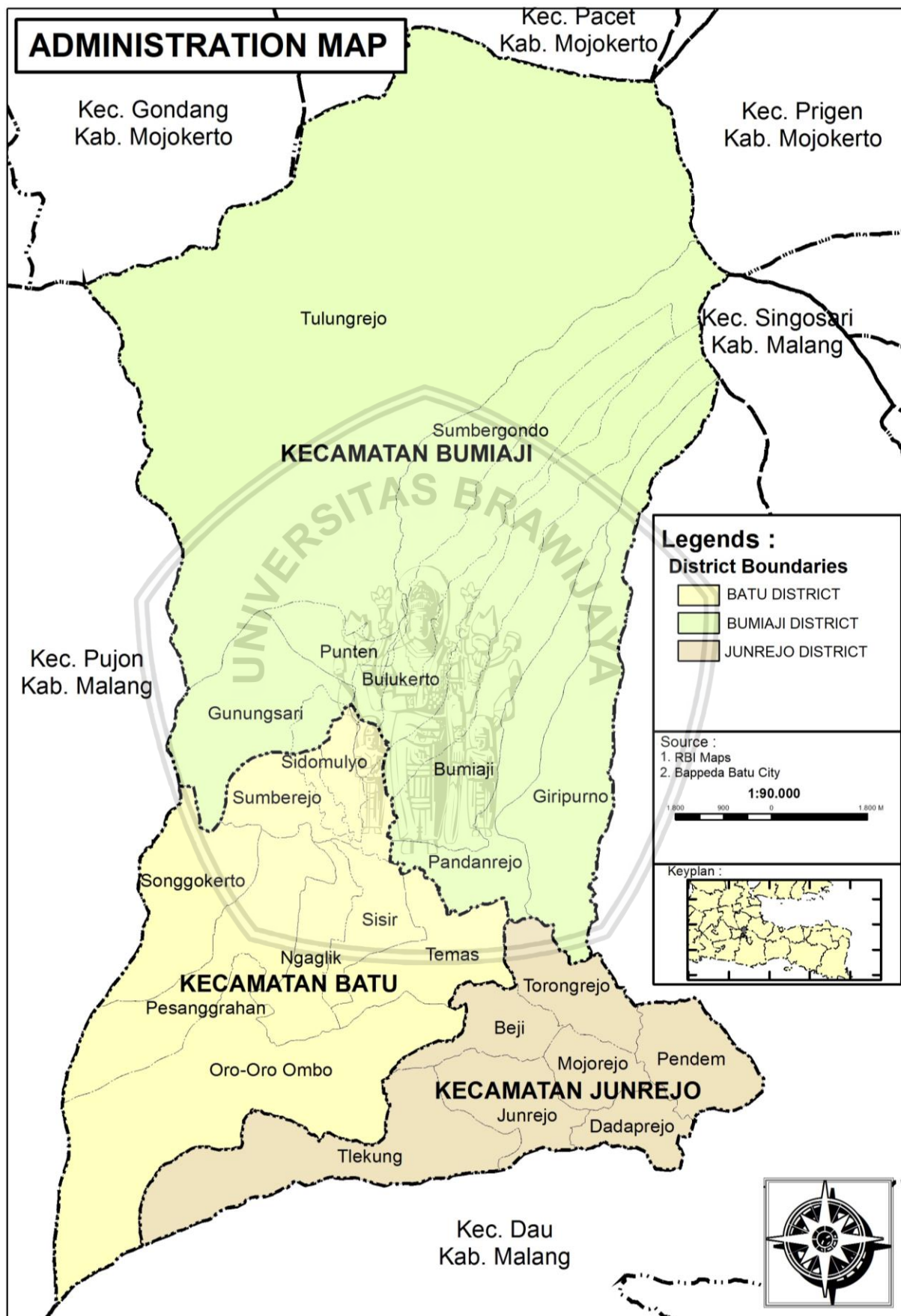
Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 7 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Tata Wilayah (RTRW) Kota Batu Tahun 2010-2030, Kota Batu ditetapkan berdasarkan fungsi wilayahnya terbagi atas 3 Bagian Wilayah Kota (BWK). Kecamatan Batu ditetapkan sebagai BWK I sebagai peruntukan pengembangan pusat pemerintahan kota, pengembangan kawasan kegiatan perdagangan dan jasa modern, kawasan pengembangan kegiatan pariwisata dan jasa penunjang akomodasi wisata serta kawasan pendidikan menengah dengan pusat pelayanan berada di Desa Pesanggrahan.

Kecamatan Junrejo sebagai BWK II yang diperuntukkan sebagai pengembangan permukiman kota dan dilengkapi dengan pusat pelayanan kesehatan skala kota dan regional, kawasan pendidikan tinggi dan kawasan pendukung perkantoran pemerintahan dan swasta dengan pusat pelayanan di Desa Junrejo dan BWK III sebagai wilayah utama pengembangan kawasan agropolitan, pengembangan kawasan wisata alam dan lingkungan serta kegiatan agrowisata dengan cakupan wilayah meliputi Kecamatan Bumiaji dengan pusat pelayanan di Desa Punten.

Adapun batas administrasi wilayah Kota Batu dapat dilihat pada Gambar 4.1 sebagai berikut:

- | | | |
|-----------------|---|--|
| Sebelah Utara | : | Kabupaten Mojokerto dan Kabupaten Pasuruan |
| Sebelah Selatan | : | Kecamatan Wagir, Kabupaten Malang. |
| Sebelah Barat | : | Kecamatan Pujon, Kabupaten Malang. |
| Sebelah Timur | : | Kecamatan Karangploso dan Kecamatan Dau, Kabupaten Malang. |



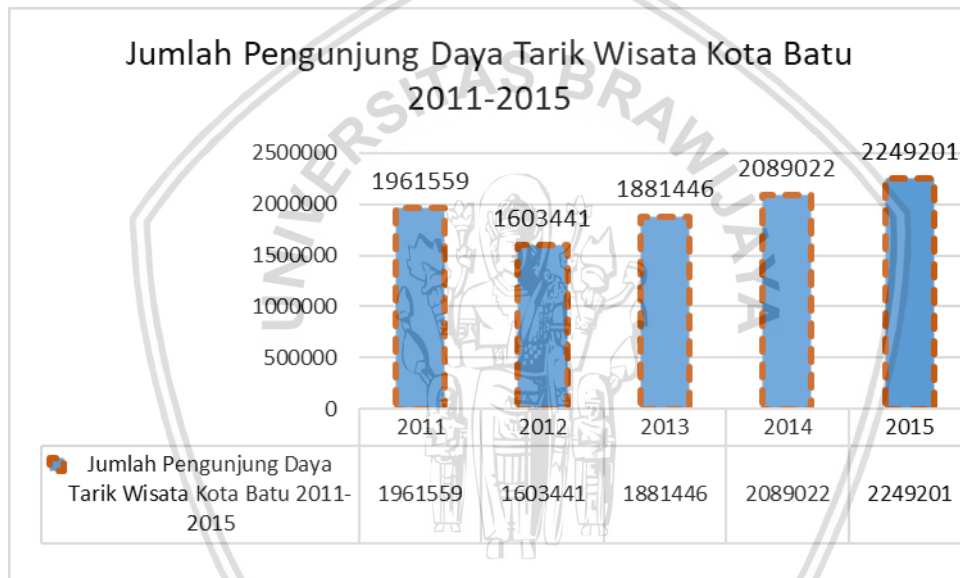


Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kota Batu Tahun 2016

4.1.2 Karakteristik Wisata Kota Batu

Kota Batu terkenal sebagai kota wisata sejak abad ke 10. Sejak saat itu wilayah Kota Batu memang terkenal sebagai tempat peristirahatan bagi kalangan keluarga kerajaan karena wilayahnya adalah daerah pegunungan dengan kesejukan yang nyaman, juga didukung oleh keindahan pemandangan alam sebagai ciri khas daerah pegunungan.

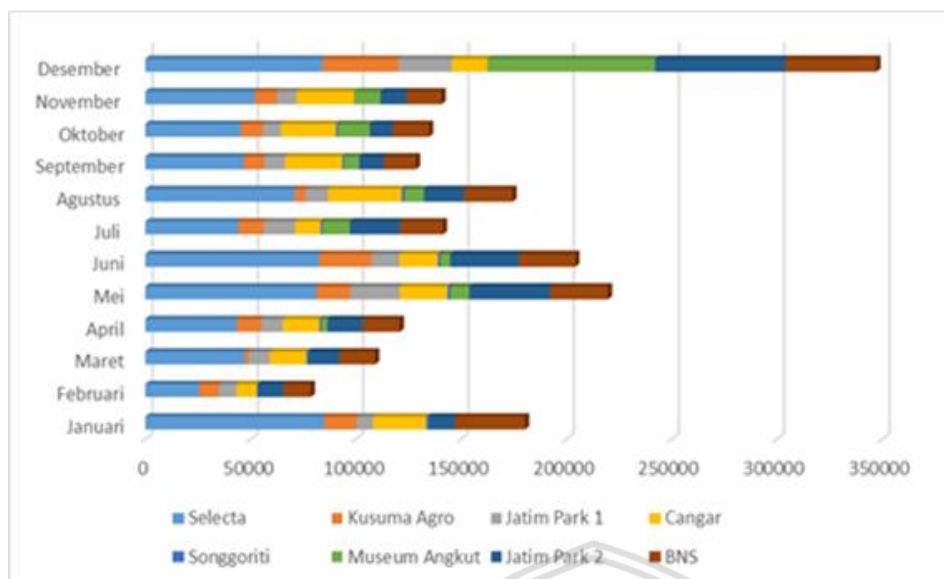
Potensi pariwisata Kota Batu yang begitu kuat terus dikembangkan secara serius oleh pemerintah daerah setempat. Pembangunan wilayah Kota Batu tentu saja mempengaruhi dinamika wisatawan. Pertumbuhan wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu selama 5 tahun terakhir mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Untuk lebih jelasnya mengenai jumlah wisatawan yang berkunjung Daya Tarik Wisata di Kota Batu dapat dilihat pada Gambar 4.2, Grafik pertumbuhan jumlah pengunjung berikut ini.



Gambar 4.2 Jumlah Pengunjung Daya Tarik Wisata di Kota Batu Tahun 2011-2015
Sumber : BPS Kota Batu 2016

Berdasarkan Gambar 4.2 kondisi jumlah wisatawan di Kota Batu bersifat fluktuatif. Jumlah kunjungan ke Kota Batu pada tahun 2011 hingga 2015 mengalami peningkatan karena Kota Batu melakukan inovasi terbaru untuk mendatangkan jumlah kunjungan wisatawan.

Atraksi wisata di Kota Batu selalu ramai dikunjungi oleh wisatawan karena letak Kota Batu yang berada di dataran tinggi dengan pemandangan yang indah dan suasana yang sejuk sehingga para wisatawan merasa nyaman berada di Kota Batu. Jumlah kunjungan pada masing-masing atraksi wisata di Kota Batu ditampilkan pada Gambar 4.3 sebagai berikut:



Gambar 4. 3 Jumlah kunjungan wisatawan menurut destinasi wilayah di Kota Batu

Sumber : BPS Kota Batu 2015

Pada Gambar 4.3 dapat dilihat bahwa dalam satu tahun 2014, jumlah pengunjung obyek wisata terbanyak di Kota Batu terjadi pada Obyek Wisata Selecta dengan jumlah pengunjung sebanyak 708.597 orang, Kemudian disusul oleh Jawa Timur Park 2 sebanyak 265.834 orang dan Jawa Timur Park 1 sebanyak 151.186 orang serta salah satu obyek wisata baru dengan peminat yang cukup banyak sebesar 152.779 orang yaitu Museum Angkut.

Keempat lokasi tersebut merupakan obyek wisata yang saat ini sedang banyak diminati oleh wisatawan dari berbagai daerah karena selain memiliki berbagai macam wahana, obyek wisata tersebut juga mengusung tema edukasi yang dikemas secara menarik. Sehingga jumlah wisatawan yang tertarik mengunjungi keempat obyek wisata tersebut selalu bertambah pada setiap tahunnya.

4. 2 Sistem Transportasi Kota Batu

4.2. 1 Aktifitas Transportasi

Permintaan pelayanan transportasi merupakan tipikal jumlah perjalanan orang yang terjadi di wilayah Kota Batu. Kondisi geografis Kota Batu yang berbukit-bukit dan terjal menjadi penyebab sistem transportasi yang ada di Kota Batu hanya melalui transportasi angkutan darat saja. Perjalanan di wilayah ini lebih banyak dilakukan melalui kendaraan pribadi, angkutan umum berupa angkutan kota, dan bis antar kota.

Pola pergerakan asal tujuan eksternal meliputi perjalanan dari dan ke Kota Batu dari kota lain di Jawa Timur atau kota lain di luar provinsi Jawa Timur. Perjalanan ini meliputi penumpang yang dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut.

Tabel 4. 1 Pergerakan penumpang dari Kota Batu menuju Kota Lain di dalam Provinsi Jawa Timur dan Pergerakan Penumpang dari Kota Lain di Jatim Menuju Kota Batu Tahun 2015 (orang/tahun)

Menuju Ke Kota	Dari Kota Batu		Menuju Kota Batu	
	Jumlah	%	Jumlah	%
Pacitan	44,136	0.69	32,771	0.57
Ponorogo	98,260	1.54	69,766	1.22
Trenggalek	94,504	1.48	72,643	1.27
Tulungagung	165,250	2.58	138,528	2.43
Blitar	215,541	3.37	171,552	3.00
Kediri	343,490	5.37	287,691	5.04
Malang	783,220	12.24	705,196	12.35
Lumajang	194,144	3.03	151,769	2.66
Jember	332,016	5.19	285,261	4.99
Banyuwangi	175,257	2.74	137,748	2.41
Bondowoso	90,132	1.41	76,724	1.34
Situbondo	74,753	1.17	64,214	1.12
Probolinggo	168,706	2.64	152,417	2.67
Pasuruan	310,432	4.85	292,305	5.12
Sidoarjo	491,361	7.68	625,081	10.94
Mojokerto	206,202	3.22	205,468	3.60
Jombang	271,381	4.24	228,700	4.00
Nganjuk	173,553	2.71	136,238	2.39
Madiun	62,383	0.98	47,386	0.83
Magetan	50,099	0.78	34,483	0.60
Ngawi	70,690	1.11	48,036	0.84
Bojonegoro	135,136	2.11	103,698	1.82
Tuban	115,897	1.81	96,492	1.69
Lamongan	168,852	2.64	113,300	1.98
Gresik	134,819	2.11	148,538	2.60
Bangkalan	123,087	1.92	122,568	2.15
Sampang	109,575	1.71	120,302	2.11
Pamekasan	87,845	1.37	93,301	1.63
Sumenep	134,743	2.11	110,231	1.93
Kota Kediri	41,796	0.65	35,057	0.61
Kota Blitar	28,175	0.44	22,425	0.39
Kota Malang	407,391	6.37	360,718	6.32
Kota Probolinggo	30,872	0.48	27,895	0.49
Kota Pasuruan	37,789	0.59	35,754	0.63
Kota Mojokerto	22,071	0.35	20,652	0.36
Kota Madiun	16,242	0.25	12,662	0.22
Kota Surabaya	387,275	6.05	324,035	5.67

Sumber : Tataran Transportasi Lokal Kota Batu, 2015.

Pada Tabel 4.1 diketahui bahwa pergerakan penumpang dari Kota Batu menuju kota lain di Jawa Timur paling banyak terjadi dari Kota Batu menuju Kota Malang yaitu sebanyak 783.220 orang/tahun. Sedangkan pergerakan penumpang dari kota lain menuju Kota Batu dalam wilayah Jawa Timur paling banyak terjadi adalah dari Kota Malang yaitu sebanyak 705.196 orang/tahun.

Tabel 4. 2 Perjalanan Penumpang dari Kota-kota di Propinsi Lain Menuju Kota Batu
Perjalanan Penumpang dari Kota Batu Menuju Kota di Propinsi Lain (orang/tahun)

Dari Propinsi	Menuju Kota Batu		Dari Kota Batu	
	Jumlah	%	Jumlah	%
Banten	73,494	0.0024	74,483	0.0024
Bali	21,156	0.0007	61,198	0.0019
NTB	16,155	0.0005	50,641	0.0016
NTT	7,429	0.0002	23,128	0.0007
Kalimantan	33,361	0.0011	93,112	0.0030
Sulawesi	32,374	0.0011	92,365	0.0029
Maluku	1,314	0.0000	3,962	0.0001
Maluku Utara	1,028	0.0000	3,108	0.0001
Papua	1,329	0.0000	3,855	0.0001
Papua Barat	649	0.0000	1,604	0.0001
Aceh	128,844,093	4.2374	141,506,017	4.4970
Sumatera Utara	222,054,442	7.3029	322,087,849	10.2357
Sumatera Barat	103,646,029	3.4087	103,081,053	3.2759
Riau	35,626,671	1.1717	35,690,145	1.1342
Jambi	31,385,564	1.0322	29,678,584	0.9432
Sumatera Selatan	110,032,727	3.6187	112,890,637	3.5876
Bengkulu	16,845,599	0.5540	17,532,913	0.5572
Lampung	57,233,973	1.8823	62,550,187	1.9878
Kep. Babel	12,986,112	0.4271	13,406,187	0.4260
Kep Riau	7,844,707	0.2580	6,451,981	0.2050
DKI Jakarta	271,803,537	8.9390	292,603,186	9.2987
Jawa barat	716,545,566	23.5655	741,737,339	23.5719
Jawa tengah	732,841,229	24.1015	812,917,849	25.8340
DIY	146,771,237	4.8270	59,259,397	1.8832
Jatim	446,000,592	14.6679	394,894,615	12.5495
jumlah	3,040,650,366		3,146,695,394	

Sumber : Tataran Transportasi Lokal Kota Batu, 2015

Dapat dilihat pada Tabel 4.2 bahwa pergerakan penumpang terbanyak dari provinsi lain selain Jawa Timur yang menuju Kota Batu adalah berasal dari Jawa Tengah yaitu sebanyak 732.841.229 orang/tahun. Sedangkan pergerakan penumpang dari Kota Batu menuju Provinsi lain paling banyak terjadi menuju Jawa Tengah yaitu sebanyak 812.917.849 orang/tahun.

Dari kedua tabel diatas diketahui bahwa pergerakan penumpang dari dan menuju Kota Batu pada tahun 2015 paling banyak adalah dari Kota Malang dan Provinsi Jawa Tengah.

4.2. 2 Jaringan Jalan

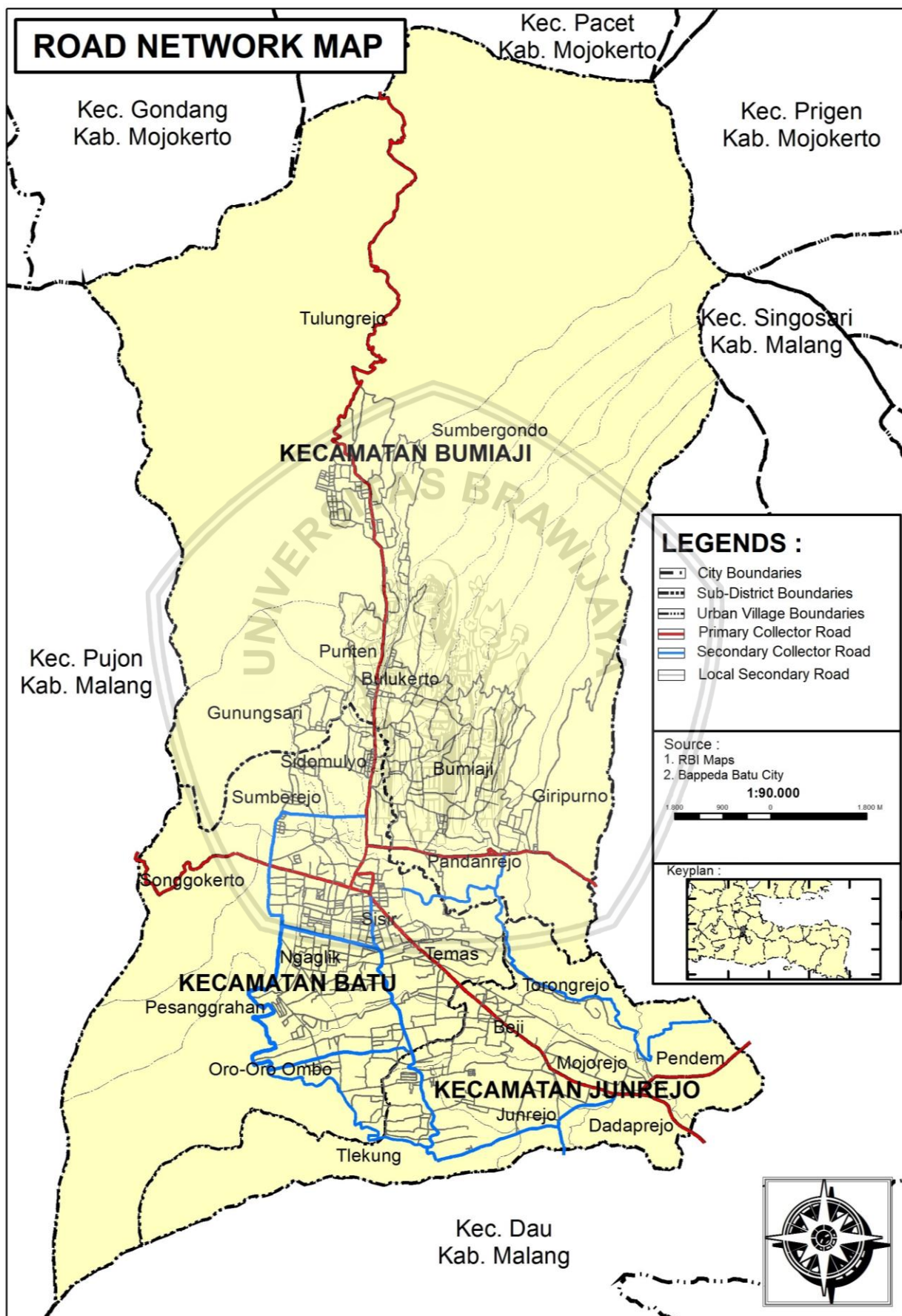
A. Sistem Jaringan Jalan

Secara keseluruhan ketersediaan transportasi yang ada di Kota Batu sudah dilalui jaringan jalan. Pola jaringan jalan Kota Batu membentuk pola jaring-jaring dengan jalan utama yang bersifat linier.

Untuk sistem jaringan jalan regional (jalan kolektor primer dan lokal primer) Kota Batu secara keseluruhan membentuk pola radial atau memusat ke pusat kota (Alun-alun dan sekitarnya), yaitu :

- a. Dari arah Utara: Cangar, Sidomulyo, dan Gripurno, Pandanrejo, Bumiaji.
- b. Dari arah Selatan: Junrejo, Tlekung, Oro-oro Ombo, Temas
- c. Dari arah Barat : Songgokerto dan Pesanggrahan
- d. Dari arah Timur: Dadaprejo, Mojorejo, Beji, dan Temas

Sedangkan sistem jaringan jalan kota (arteri sekunder dan kolektor sekunder) membentuk pola grid yang dominan berada di Kecamatan Batu. Sedangkan jalan-jalan desa (jalan lokal sekunder dan lingkungan) didominasi pola linier dan grid. Hal tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.4.



Gambar 4. 4 Peta Jaringan Jalan Kota Batu

B. Fungsi Jaringan Jalan

Klasifikasi fungsi jaringan jalan di Kota Batu, didasarkan pada Undang-undang No.38 tahun 2004 tentang Jalan. Dengan demikian fungsi jalan yang ada di Kota Batu adalah sebagai berikut :

a. Arteri Primer

Jaringan jalan ini dimaksudkan untuk melayani pergerakan lalu lintas menerus dan/atau lalu lintas regional yang melewati Kota Batu. Jalan arteri primer ini menghubungkan Kota Malang-Surabaya. Dengan demikian di wilayah Kota Batu tidak terdapat jaringan jalan yang berfungsi sebagai arteri primer.

b. Arteri Sekunder

Fungsi jalan arteri sekunder di wilayah Kota Batu dimulai dari Jalan Patimura, Jalan Diponegoro, Jalan Gajahmada, Jalan Panglima Sudirman, Jalan Bromo serta Jalan Semeru.

c. Kolektor Primer

Di wilayah Kota Batu, jalan kolektor primer ini merupakan jaringan jalan yang menghubungkan Kota Batu-Malang, Kota Batu-Jombang ataupun Kota Batu- Kediri. Untuk jalan-jalan kota, fungsi jalan kolektor primer ini melalui jalan dari Kota Malang/Pendem – Jalan Raya Dadaprejo – Jalan Raya Mojorejo – Jalan Ir. Soekarno – Jalan Dewi Sartika, Jalan Sultan Agung, Jalan Abdul Gani, Jalan Hasanudin, Jalan Trunojoyo, sampai ke arah Jombang dan Kediri.

d. Kolektor Sekunder

Jalan-jalan di wilayah Kota Batu yang berfungsi sebagai jaringan jalan kolektor sekunder antara lain: Jalan Agus Salim, Jalan Samadi, Jalan Wr.Supratman, Jalan Imam Bonjol, Jalan Giran serta Jalan Ahmad Yani.

e. Lokal Primer

Jalan lokal primer ini merupakan jalan-jalan yang menghubungkan antar kecamatan yang ada di Kota Batu. Jalan-jalan tersebut antara lain jalan di wilayah Junrejo, Tlekung, Oro-oro Ombo hingga Jalan Dewi Sartika. Selain itu fungsi jalan lokal primer juga berlaku untuk Jalan Raya Giripurno, Jalan Raya Dieng, Jalan Raya Sidomulyo, Jalan Raya Punten sampai Cangar ke arah Pacet Mojokerto.

f. Lokal Sekunder

Jalan-jalan lokal sekunder di Kota Batu, merupakan jalan poros desa yang menghubungkan antar desa. Jalan-jalan tersebut antara lain: Jalan Indragiri, Jalan Sumberejo, Jalan Jeding, Jalan Rejoso dan lain-lain.

4.2.3 Karakteristik Angkutan Umum

Sarana Transportasi adalah salah satu elemen penting penunjang sistem transportasi suatu kota. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan, yang disebut angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Angkutan umum adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam wilayah kota dengan menggunakan mobil bus dan/ atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur.


Angkutan umum yang terdapat di Kota Batu terdiri dari dua macam yaitu angkutan umum tidak dalam trayek dan angkutan umum dalam trayek. Angkutan umum tidak dalam trayek merupakan angkutan yang melayani penumpang dalam wilayah perkotaan atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu yang tetap seperti taksi dan bus pariwisata. Sedangkan Angkutan umum dalam trayek merupakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum yang memiliki rute tetap, teratur, terjadwal serta menaikkan dan menurunkan penumpang pada terminal atau pada tempat yang ditentukan. Kendaraan yang digunakan untuk pelayanan angkutan umum dalam trayek adalah mobil penumpang umum dan bus umum. Beberapa angkutan umum Kota Batu dapat dilihat pada Tabel 4.3 berikut ini:

Tabel 4.3 Trayek dan Rute yang Dilewati Armada Angkutan Kota di Kota Batu

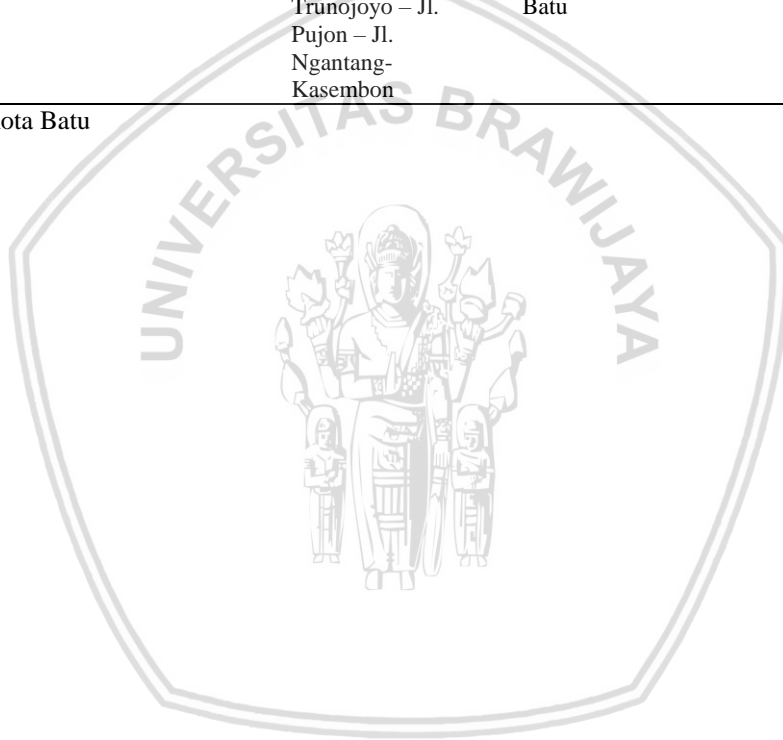
No.	Trayek	Warna	Kode	Jumlah Armada	SK Trayek		Foto
					Berangkat	Kembali	
1	Batu - Selecta - Sumber Brantas	Merah Jingga	BSS	56 Unit	Terminal Batu – Jl. Dewi Sartika – Jl. Agus Salim – Jl. Sultan Agung – Jl. Abdul Gani – Jl. Suropati – Jl. Ahmad Yani – Jl. Brantas – Selecta – Junggo – Sumber Brantas	Sumber Brantas – Junggo – Selecta – Jl. Brantas – Jl. Bromo – Jl. Semeru – Jl. Diponegoro – Jl. Imam Bonjol – Jl. Agus Salim – Jl. Dewi Sartika – Terminal Batu	

No.	Trayek	Warna	Kode	Jumlah Armada	SK Trayek		Foto
					Berangkat	Kembali	
2	Batu - Songgoriti A	Hijau	BS A	34 Unit	Terminal Batu – Jl. Dewi Sartika – Jl. Agus Salim – Jl. Gajahmada – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Trunojoyo – Songgoriti	Songgoriti – Jl. Trunojoyo – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Samadi Suropati – Jl. WR.Supratman – Jl. Pattimura – Jl. Dewi Sartika – Terminal Batu	
3	Batu - Songgoriti B	Hijau	BS B	34 Unit	Terminal Batu – Jl. Dewi Sartika – Jl. Agus Salim – Jl. Gajahmada – Jl. Ahmad Yani – Jl. Suropati – Jl. Hasanudin – Jl. Trunojoyo – Songgoriti.	Songgoriti – Jl. Trunojoyo – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Brantas – Jl. Bromo – Jl. Kelud – Jl. Arjuno – Jl. Diponegoro – Jl. Imam Bonjol – Jl. Agus Salim – Jl. Dewi Sartika – Terminal Batu.	
4	Batu - Bumiaji	Merah Jambu Garis Hijau	BB	8 Unit	Terminal. Batu Jl. Dewi Sartika – Jl. Agus Salim – Jl. Diran – Jl.. Diponegoro – Jl. Arjuno – Jl. Kelud – Jl. Semeru – Jl. Gajahmada – Jl. Brantas – Jl. Dieng – Bumiaji	Jl. Bumiaji – Jl. Dieng – Jl. Brantas – Jl. Bromo – Jl. Arjuno – Jl. Diponegoro - Jl. Diran – Jl. Agus Salim – Jl. Dewi Sartika - Terminal Batu	Jumlah Sangat Terbatas
5	Batu - Gunungsari	Merah Jambu Garis Merah Tua	BG	7 unit	Terminal Batu – Jl. Dewi Sartika – Jl. Agus Salim – Jl. WR. Supratman – Jl. Suropati – Jl. Hasanudin – Jl. Indragiri - Gunungsari	Gunungsari – Jl. Indragiri – Jl. Hasanudin – Jl. Suropati – Jl. Diponegoro – Jl. Imam Bonjol – Jl. Agus Salim – Jl. Dewi Sartika – Terminal Batu	

No.	Trayek	Warna	Kode	Jumlah Armada	SK Trayek		Foto
					Berangkat	Kembali	
6	Batu - Landungsari	Ungu Muda	BL	60 Unit	Terminal Batu – Jl. Dewi Sartika – Oro oro Ombo – Junrejo – Jetak – Dau – Sengkaling – Terminal Landungsari	Terminal Landungsari – Sengkaling – Dau – Jetak – Junrejo – Oro Oro Ombo – Jl. Dewi Sartika – Terminal Batu.	
7	Batu - Junrejo - Landungsari	Kuning Muda	BJL	21 Unit	Terminal Batu – Jl. Dewi Sartika - Oro oro Ombo – Junrejo – Jetak – Dau – Sengkaling – Terminal Landungsari	Terminal Landungsari – Sengkaling – Dau – Jetak – Junrejo - Oro oro Ombo – Dewi Sartika- Terminal Batu	
8.	Batu - Torongrejo - Landungsari	Ungu Tua	BTL	16 Unit	Term. Batu - Jl. Dewi Sartika – Jl. Imam Bonjol – Jl. Wukir – Jl. Temas – Jl. Klerek- Jl. Torongrejo – Jl. Beji Ngandat – Jl. Dermo- Jl. Rambatan- Jl. ngelo- Terminal Landungsari	Terminal - Landungsari – Ngelo – Rambatan – Dermo – Ngandat – Beji – Torongrejo Klerek – TemasWukir – Imam Bonjol – Agus Salim – DewiSartika – Terminal Batu.	
9.	Batu - Karangploso	Kuning Muda	BK	44 Unit	Terminal Batu – Jl. Dewi Sartika- Jl. Agus Salim – Jl. WR.Supratman - Jl. Ahmad Yani- Jl. Brantas- Jl. Dieng- Jl. Giripurno - Pasar Karangploso	Pasar Karangploso - Jl. Giripurno – Jl. Dieng – Jl. Brantas – Jl. Bromo – Jl. Arjuno – Jl. Diponegoro - Jl. Imam .Bonjol- Jl. Agus Salim- Jl. Dewi Sartika- Term.Batu	

No.	Trayek	Warna	Kode	Jumlah Armada	SK Trayek		Foto
					Berangkat	Kembali	
10.	Batu - Pujon - Ngantang - Kasembon	Merah Hati	BPNK	34 Unit	Terminal Batu- Jl. Dewi Sartika- Jl. Ahmad Salim – Jl. Sultan Agung- Jl. Abdul Gani- Jl. Suropati-Jl. Hasanudin-Jl. Trunojoyo – Jl. Pujon – Jl. Ngantang- Kasembon	Kasembon – Jl. Ngantang - Pujon-Jl. Trunojoyo – Jl. Hasanudin - Jl. Suropati- Jl. A.Gani- Jl. Sultan Agung – Jl. Dewi Sartika - Terminal Batu Kasembon- Ngantang- Pujon-Jl. Panglima Sudirman- Jl.Ikhwan Hadi- Jl. Suropati – Jl. Abdul Gani – Jl. Sultan Agung – Jl. Agus Salim – Jl. Dewi Sartika - Terminal Batu	
					Term.Batu - D.Sartika –Jl. Agus Salim – Jl. S.Agung-Suropati- Jl. Ikhwan Hadi- Jl. P.Sudirman-Jl. Trunojoyo – Jl. Pujon – Jl. Ngantang- Kasembon		

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Batu



Di Kota Batu dimana saat ini angkutan umum yang beroperasi adalah jenis Angkutan Kota (Angkot) dan bus antar kota yang melayani jurusan Batu-Kediri dan Batu-Jombang untuk kategori bus dalam provinsi dan dilayani oleh bus sedang sebanyak 33 unit. Rute angkutan kota pada umumnya dipilih untuk melewati tempat-tempat yang memiliki jumlah permintaan atau penumpang yang tinggi, hal ini sangat tergantung pada fungsi tata guna lahan yang ditetapkan. Sebagian besar angkutan kota di Kota Batu sudah memiliki trayek yang menuju pusat kota. Rute yang dilalui adalah kawasan yang sudah terbangun dengan potensi bangkitan dan tarikan perjalanan yang cukup besar seperti obyek wisata. Berikut merupakan trayek angkutan Kota Batu yang melewati beberapa obyek wisata dalam penelitian ini (Gambar 4.5, Gambar 4.6, Gambar 4.7, Gambar 4.8, dan Gambar 4.9)

Selecta	: Batu - Selecta - Sumber Brantas
Jawa Timur Park 1	: • Batu – Landungsari • Batu - Junrejo – Landungsari
Jawa Timur Park 2	: • Batu – Landungsari • Batu - Junrejo - Landungsari
Museum Angkut	: • Batu - Pujon - Ngantang – Kasembon • Batu - Selecta - Sumber Brantas

Tingkat pergantian moda adalah jumlah pergantian moda yang dilakukan seseorang mulai dari awal sampai akhir perjalanan, semakin sedikit seseorang melakukan pergantian moda dalam mencapai tujuannya maka rute angkutan yang ada dapat dikatakan baik. Tingkat pergantian moda pada suatu rute angkutan yang direkomendasikan oleh World Bank adalah tidak boleh lebih dari 2 kali. Hal sangat terkait dengan waktu dan biaya yang harus dikeluarkan seseorang untuk sampai ke tujuan perjalanannya karena pada umumnya semakin sering seseorang melakukan perpindahan moda angkutan untuk sampai ke tujuannya maka akan semakin besar biaya dan waktu yang dibutuhkan untuk mencapai tujuannya.

Perpindahan moda yang dilakukan menuju Kota Batu bila menggunakan kendaraan umum dari kota Surabaya atau kota lain yang masih dalam wilayah Jawa Timur, wisatawan dapat menuju terminal bus Bungurasih atau terminal bus kota asal wisatawan untuk kemudian memilih bus antar kota dalam provinsi menuju Kota Malang. Agar lebih mudah, sesampainya di Kota Malang wisatawan dapat turun di terminal Arjosari. Dari terminal Arjosari dapat melanjutkan perjalanan dengan menumpang

angkutan kota dengan kode ADL (Arjosari-Dinoyo-Landungsari), atau AL (Arjosari-Landungsari) menuju terminal Landungsari, dari terminal Landungsari dapat menggunakan angkutan kota menuju prasarana perangkutan di Kota Batu. Prasarana perangkutan merupakan pangkalan angkutan umum yang berfungsi sebagai tempat naik dan turun penumpang. Prasarana perangkutan berupa terminal, dimana terminal ini berfungsi sebagai tempat pemberhentian angkutan perdesaan dan angkutan perbatasan, terminal ini berada di Kelurahan Sisir yang juga berfungsi sebagai terminal kecamatan dan terminal transit yang tergolong dalam terminal tipe B. Dari terminal ini wisatawan dapat melanjutkan perjalanan dengan memilih menggunakan moda angkutan umum dengan trayek yang tersedia di Kota Batu sesuai tujuan lokasi wisata.

Untuk wisatawan yang berasal dari luar provinsi Jawa Timur atau bahkan luar pulau, bisa berkunjung ke Kota Batu dengan menggunakan transportasi udara menuju kota Malang. Kemudian dari bandara Abdul Rachman Saleh kota Malang bisa menggunakan Taxi menuju jalan utama kota Malang dan melanjutkan perjalanan menuju terminal bus Arjosari bila berkeinginan naik angkutan umum, atau bisa dari bandara langsung menuju kota Batu dengan taxi bandara yang ditumpangi. Kebanyakan penumpang setelah maupun sebelum keluar dari angkutan umum lebih memilih untuk berjalan kaki atau menggunakan ojek untuk mencapai lokasi wisata yang dituju.

A. Faktor Muat (*Load Factor*)

Kinerja dari angkutan umum pada hampir semua trayek yang ada di Kota Batu mengalami penurunan. Hal ini dapat dilihat dari hasil perhitungan *Load Factor* pada Tabel 4.4 berikut ini.

Tabel 4. 4 Load Factor Angkutan Umum di Kota Batu

No.	Trayek	Jumlah Penumpang	Kapasitas Penumpang	<i>Load Factor</i>
1	Batu - Selecta - Sumber Brantas	9	12	75%
2	Batu - Songgoriti A	8	12	67%
3	Batu - Songgoriti B	6	12	50%
4	Batu - Bumiaji	8	12	67%
5	Batu - Gunungsari	7	12	58%
6	Batu - Landungsari	9	12	75%
7	Batu - Junrejo - Landungsari	10	12	83%
8.	Batu - Torongrejo - Landungsari	11	12	92%
9.	Batu - Karangploso	10	12	83%
10.	Batu - Pujon - Ngantang - Kasembon	6	12	50%
Rata-Rata				70%

Sumber : Hasil Survey Masterplan Malang Raya Tahun 2017

Tabel diatas menjelaskan bahwa hasil rata-rata *Load Factor* angkutan umum di Kota Batu adalah sebesar 70% dalam artian nilai *Load Factor* tersebut lebih kecil dari 80% dan termasuk kategori angkutan umum dengan *Load Factor* baik.

B. Headway

Headway merupakan waktu antara kendaraan yang melintas. Berdasarkan peraturan yang ada *headway* ideal berkisar antara 5-10 menit sedangkan *headway* pada jam puncak adalah 2-5 menit. Besar kecilnya *headway* mempengaruhi waktu tunggu penumpang dimana semakin besar *headway* maka waktu tunggu penumpang semakin lama begitu pula sebaliknya semakin kecil *headway* semakin kecil waktu tunggu penumpang. Tabel 4.5 berikut menjabarkan *headway* dan waktu tunggu penumpang pada masing-masing trayek angkutan umum di Kota Batu.

Tabel 4.5 Headway Angkutan Umum di Kota Batu

No.	Trayek	Headway	Standart (Menit)			Kesesuaian
			Kurang	Sedang	Baik	
1	Batu - Selecta - Sumber Brantas	15	>15	10-15	<10	Sedang
2	Batu - Songgoriti A	5				Baik
3	Batu - Songgoriti B	5				Baik
4	Batu - Bumiaji	25				Kurang
5	Batu - Gunungsari	5				Baik
6	Batu - Landungsari	5				Baik
7	Batu - Junrejo - Landungsari	5				Baik
8.	Batu - Torongrejo - Landungsari	15				Sedang
9.	Batu - Karangploso	10				Sedang
10.	Batu - Pujon - Ngantang - Kasembon	15				Sedang

Sumber : Hasil Survey Masterplan Malang Raya Tahun 2017

Headway angkutan umum hasil survei Masterplan Malang Raya Tahun 2017 rata-rata sudah sesuai dengan peraturan yang ada bahkan untuk beberapa trayek *headway*nya masih kurang, hal ini dikarenakan jumlah penumpang yang terlalu sedikit. Waktu tunggu penumpang rata-rata telah memenuhi standar yang ada yaitu antara 5 – 10 menit. Rata-rata waktu tunggu dari trayek-trayek angkutan ini lebih dari 5 menit sehingga hal ini merugikan penumpang dalam hal *headway* angkutan umum.

C. Waktu Perjalanan (*Travel Time*)

Waktu perjalanan digunakan untuk mengukur waktu perjalanan suatu angkutan umum setiap kilometer jarak tempuhnya. Berdasarkan peraturan yang ada waktu perjalanan ideal adalah kurang dari 6 menit/km. Tabel 4.6 berikut menjabarkan waktu perjalanan pada masing-masing trayek angkutan umum di Kota Batu.

Tabel 4. 6 Travel Time Angkutan Umum di Kota Batu

No.	Trayek	Angkutan Berangkat	Angkutan Sampai Tempat Tujuan	Travel Time (menit)	Standart (Menit)			Kesesuaian
					Kurang	Sedang	Baik	
1	Batu - Selecta - Sumber Brantas	06.00	06.40	40	>12	6-12	<6	Kurang
2	Batu - Songgoriti A	06.15	06.40	25				Kurang
3	Batu - Songgoriti B	06.00	06.40	40				Kurang
4	Batu - Bumiaji	06.20	07.10	50				Kurang
5	Batu - Gunungsari	14.05	14.40	35				Kurang
6	Batu - Landungsari	14.15	14.50	35				Kurang
7	Batu - Junrejo - Landungsari	06.30	07.05	35				Kurang
8.	Batu - Torongrejo - Landungsari	11.20	12.10	50				Kurang
9.	Batu - Karangploso	06.00	06.50	50				Kurang
10.	Batu - Pujon - Ngantang - Kasembon	06.00	07.15	75				Kurang

Sumber : Hasil Survey Masterplan Malang Raya Tahun 2017

Travel Time angkutan umum hasil survei Masterplan Malang Raya Tahun 2017 menunjukkan bahwa waktu perjalanan tiap trayek angkutan umum masih kurang sesuai dengan peraturan yang ada karena hampir semua trayek menghabiskan waktu perjalanan lebih dari 12 menit, hal ini dikarenakan jumlah penumpang yang terlalu sedikit sehingga tidak jarang angkutan umum yang mengetem penumpang pada titik-titik lokasi tertentu.

D. Kebutuhan Operasional Angkutan Umum

Melihat data kunjungan wisatawan di Kota Batu yang semakin tahun semakin meningkat, pengadaan angkutan pariwisata merupakan suatu hal yang sangat berpotensi untuk mengurangi kemacetan yang terjadi di Kota Batu. Perencanaan jumlah armada angkutan umum yang tepat sesuai dengan kebutuhan merupakan sesuatu yang sulit untuk dipastikan terutama untuk kebutuhan pariwisata, yang dapat dilakukan adalah jumlah yang mendekati besarnya kebutuhan.

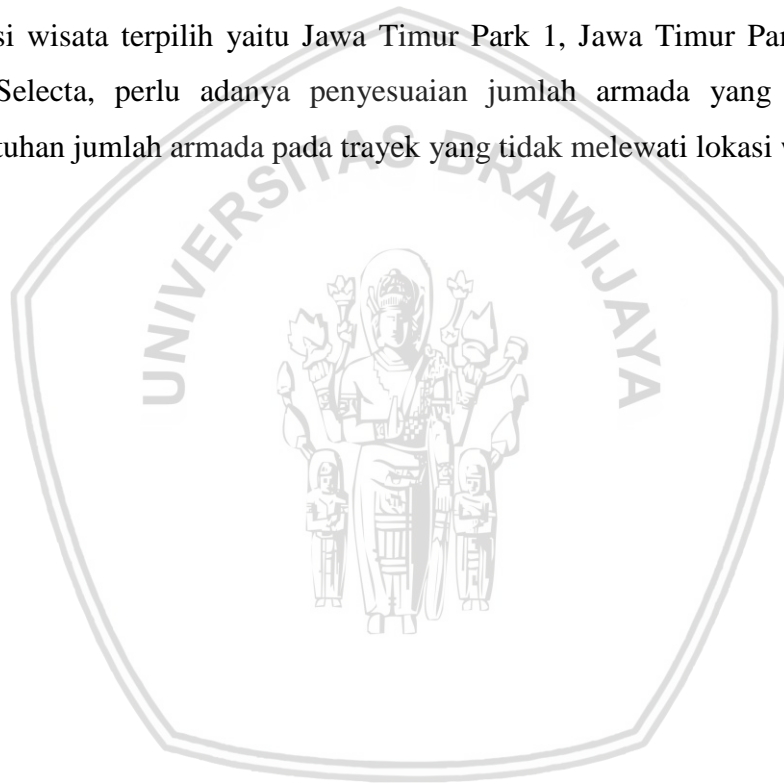
Berdasarkan survey kuisioner diperoleh pengguna angkutan umum adalah sebesar 29% dari jumlah total sebanyak 229 responden. Jumlah wisatawan pada tahun 2015 adalah sebanyak 2.249.201 orang. Rata-rata wisatawan per hari di Kota Batu adalah sebesar 6.162 orang. Untuk perhitungan angkutan umum, hasil survey terhadap responden diperoleh 29% responden menggunakan angkutan umum. Diasumsikan 29% dari 6.162 orang menggunakan angkutan umum sehingga diperoleh nilai permintaan angkutan umum adalah sebesar 1.787 orang penumpang. Maka perhitungan terhadap kebutuhan angkutan umum adalah :

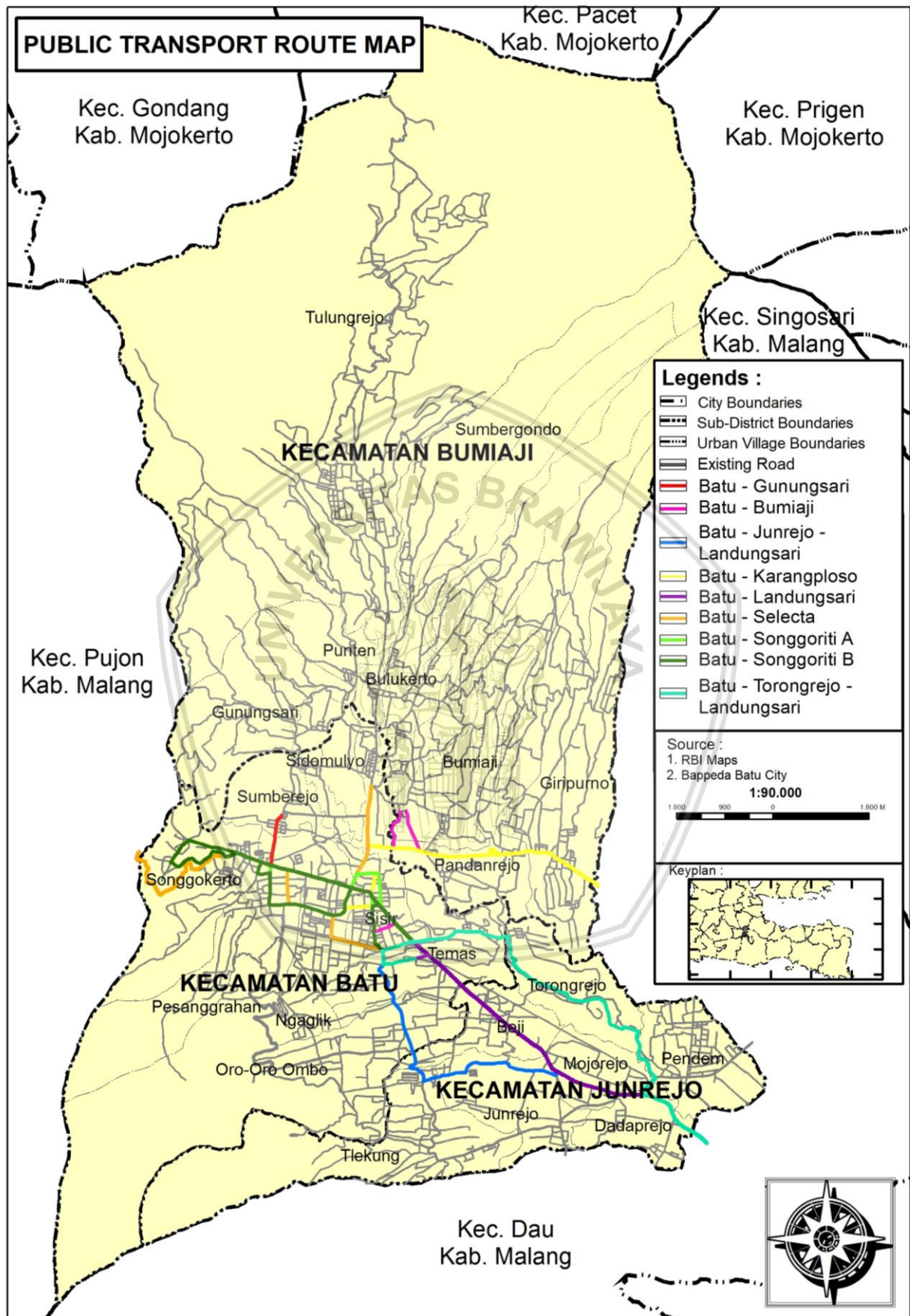
$$V = \frac{d}{k} = \frac{\text{Penumpang}}{\text{Kapasitas}} = \frac{1787}{12 \text{ seats}} = 149 \text{ unit/hari}$$

Diasumsikan Rit Angkutan umum per hari adalah sebanyak 4 kali. Kemudian untuk mengetahui kebutuhan angkutan umum setiap trayek per harinya diperoleh dari jumlah perhitungan kebutuhan angkutan umum seluruh trayek dibagi jumlah perjalanan pulang-pergi (Rit) per armada. Maka diperoleh perhitungan kebutuhan Angkutan umum setiap trayek per harinya adalah:

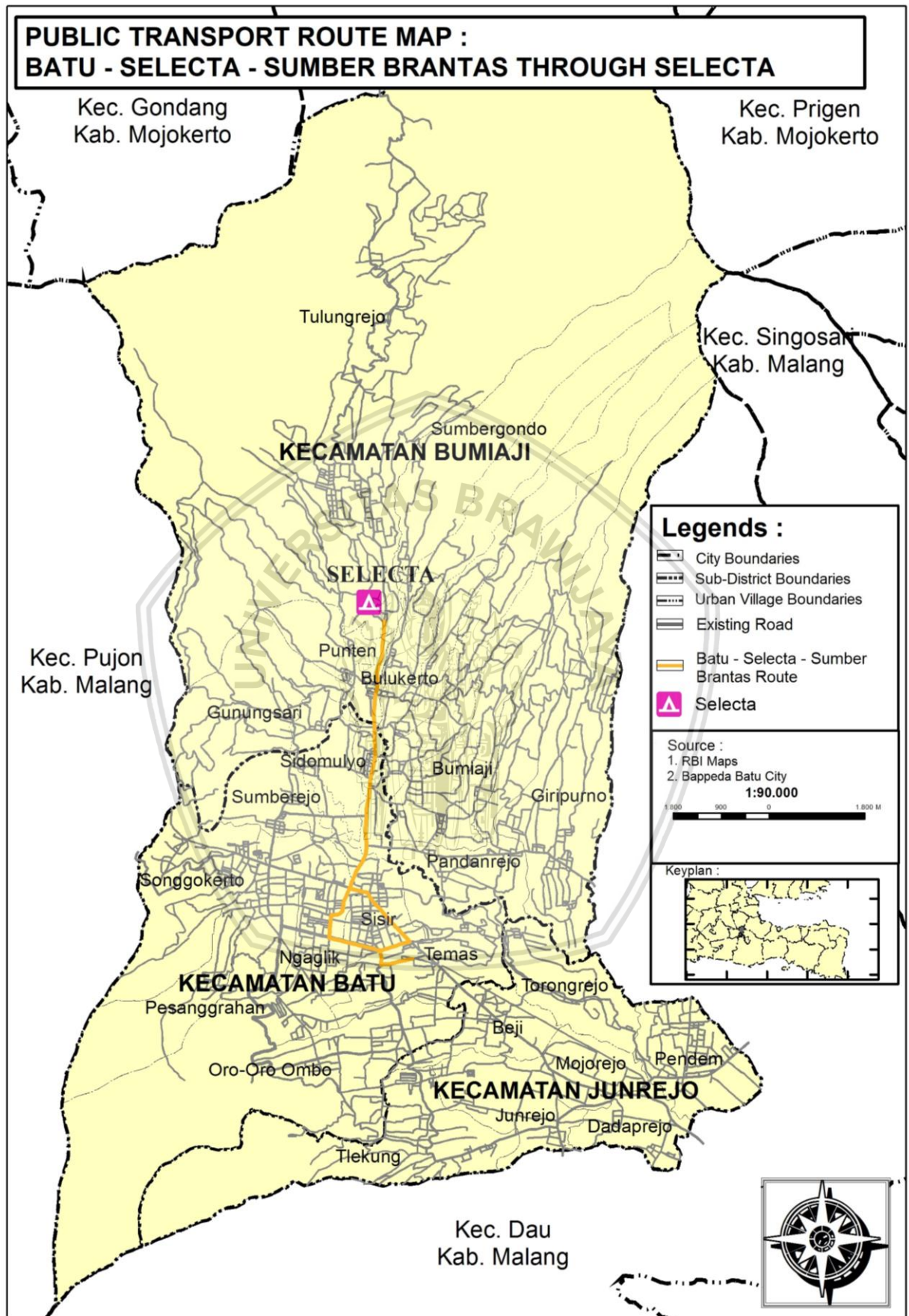
$$\frac{149}{4} = 37,25 = \mathbf{37 \text{ unit/hari}}$$

Dari hasil perhitungan yang diperoleh angkutan umum yang dibutuhkan adalah sebanyak 37 unit/hari yang nantinya dibagi untuk semua trayek yang ada. Namun untuk dapat meningkatkan kinerja pelayanan trayek angkutan yang melewati lokasi wisata, terutama lokasi wisata terpilih yaitu Jawa Timur Park 1, Jawa Timur Park 2, Museum Angkut dan Selecta, perlu adanya penyesuaian jumlah armada yang lebih banyak daripada kebutuhan jumlah armada pada trayek yang tidak melewati lokasi wisata.

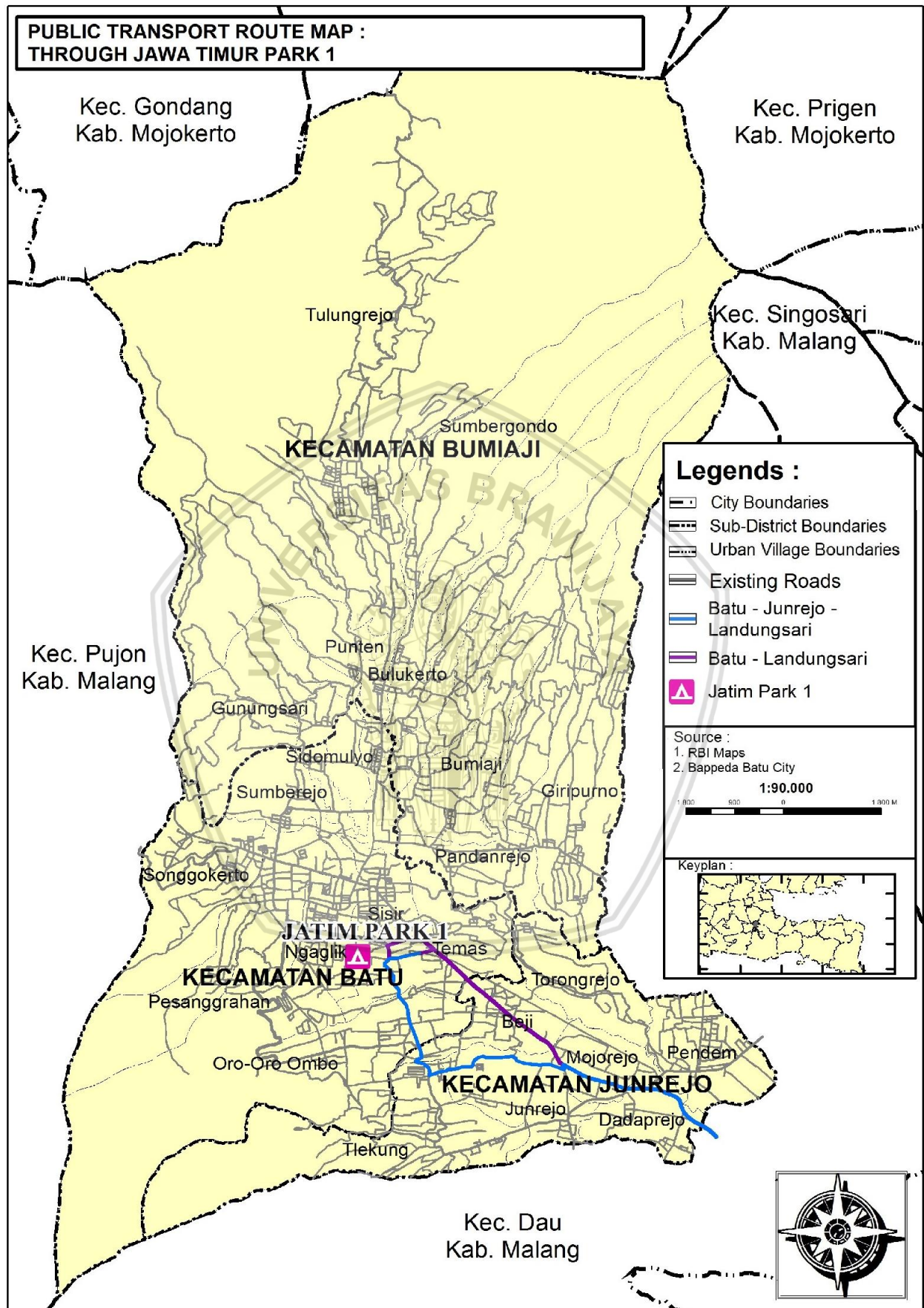




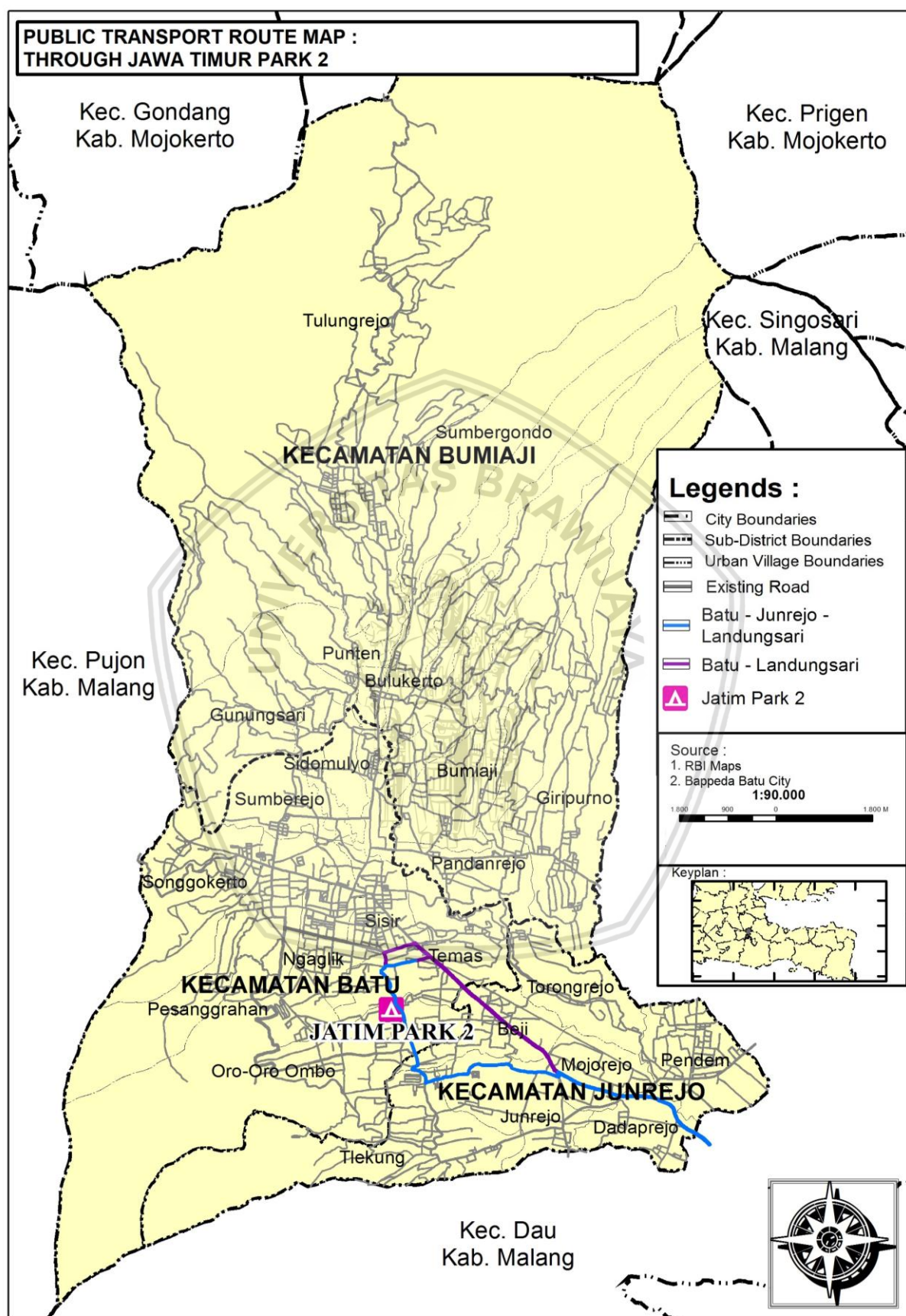
Gambar 4.5 Peta Trayek Angkutan Umum Kota Batu Tahun 2016



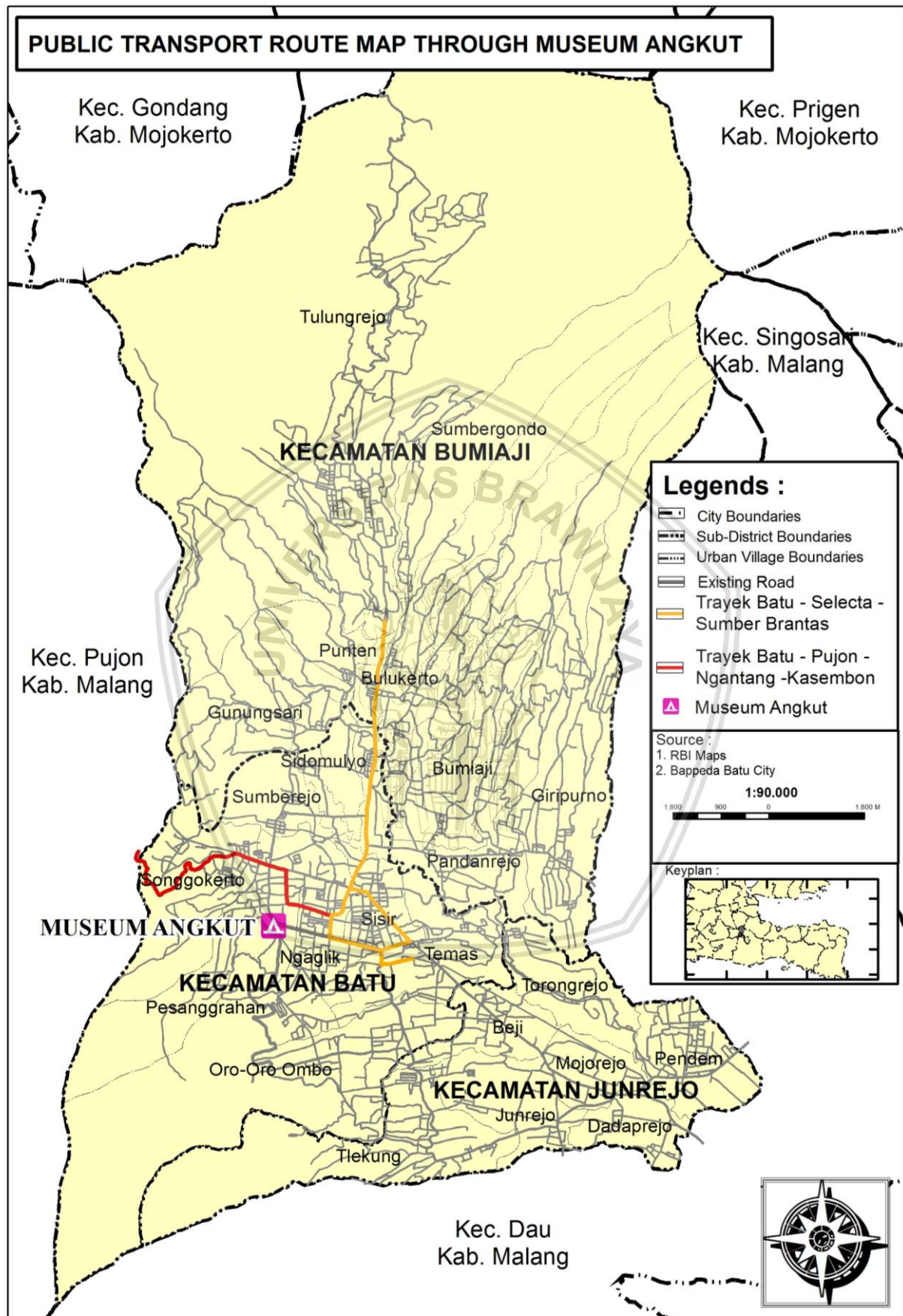
Gambar 4. 6 Peta Trayek Angkutan Umum yang Melewati Taman rekreasi Selecta Tahun 2016



Gambar 4.7 Peta Trayek Angkutan Umum yang Melewati Jawa Timur Park 1 Tahun 2016



Gambar 4. 8 Peta Trayek Angkutan Umum yang Melewati Jawa Timur Park 2 Tahun 2016



Gambar 4.9 Peta Trayek Angkutan Umum yang Melewati Museum Angkut tahun 2016

4.3 Potensi Pariwisata Kota Batu

Kota Batu merupakan Kota dengan potensi fisik yang sangat potensial dan dapat dikembangkan untuk kegiatan yang lebih komersial. Salah satu bentuk pengembangan khusus untuk potensi tersebut adalah pengembangan di bidang pariwisata. Peta lokasi wisata yang ada di Kota Batu dapat dilihat pada Gambar 4.14 dan Peta lokasi wisata kajian dapat dilihat pada Gambar 4.15.

Terdapat beberapa obyek daya tarik wisata (ODT) yang sangat potensial dikembangkan untuk menopang Kota Batu sebagai Kota Pariwisata, diantaranya :

4.3.1 Obyek Wisata Pemandian Selecta

Selecta merupakan tempat wisata buatan yang terdapat di Kecamatan Bumiaji dan berjarak 10 Km dari Kota Batu. Daya tarik wisata ini berupa potensi alam yang dikemas secara baik menjadi wisata keluarga, seperti hamparan berbagai macam jenis bunga serta bukit-bukit yang bisa dinikmati dengan berpiknik bersama keluarga. Selain itu pada kawasan ini juga terdapat kolam renang dengan berbagai macam seluncuran baik untuk anak-anak maupun orang dewasa (Gambar 4.10).

Pada lokasi parkir Obyek Wisata Pemandian Selecta terdapat pasar buah (terutama apel dan sayuran), pasar bunga, kios souvenir serta berbagai macam kios makanan yang dapat dikunjungi sebelum keluar dari obyek wisata tersebut.



Gambar 4.10 (a) Taman Bunga Obyek Wisata Selecta, (b) Kolam Renang untuk dewasa, (c) Lahan parkir Obyek Wisata Selecta, (d) Angkutan Umum yang melayani daerah Selecta.

Taman rekreasi selecta ini buka setiap hari mulai pukul 06.00 hingga pukul 18.00 wib. Wisatawan yang mengunjungi Obyek wisata Pemandian Selecta rata-rata menggunakan kendaraan pribadi baik itu mobil maupun sepeda motor. Bus pariwisata juga banyak disewa oleh rombongan wisatawan dari luar daerah untuk mengunjungi obyek wisata tersebut pada hari libur maupun pada hari kerja. Selain itu, terdapat angkutan umum yang melewati daerah obyek wisata pemandian selecta bagi wisatawan yang tidak memiliki atau tidak menggunakan kendaraan pribadi pada saat berwisata. Angkutan kota tersebut berwarna merah jingga dengan trayek Teminal Batu – Selecta – Sumber Brantas.

4.3.2 Obyek Wisata Jatim Park 1

Jawa Timur Park I adalah tempat wisata buatan yang dulu merupakan lahan tempat budidaya apel. Jarak taman rekreasi ini dari pusat Kota Batu $\pm 2,5$ Km. Selain untuk rekreasi, Jatim Park 1 juga mengusung konsep edukasi yang dilengkapi dengan berbagai macam wahana (Gambar 4.11).



Gambar 4. 11 Berbagai macam wahana di Jawa Timur Park, (a). Flying Tornado, (b). froggy, (c). Water Boom, (d). Science Centre

Obyek wisata Jawa Timur Park 1 buka pada pukul 08.30 hingga pukul 16.30 wib. Akses jalan menuju obyek wisata Jatim Park 1 sangat mudah untuk dilalui baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Rata-rata pengunjung atau wisatawan menggunakan kendaraan pribadi dan bus pariwisata untuk mengunjungi obyek wisata ini.

Selain menggunakan kendaraan pribadi dan bus pariwisata, pengunjung atau wisatawan Obyek wisata Jawa Timur Park 1 juga bisa menggunakan angkutan kota karena obyek wisata ini dilayani oleh beberapa trayek angkutan kota yaitu:

- Batu - Landungsari
- Batu - Junrejo – Landungsari

4.3.3 Objek Wisata Jatim Park 2

Jawa Timur Park II merupakan komplek wisata terpadu yang memiliki beberapa objek wisata sekaligus di dalamnya (Gambar 4.12),

Selain itu, Jatim Park 2 juga menyediakan hotel dengan nuansa berbeda dan unik yaitu Pohon Inn Hotel. Bangunan hotel ini dibentuk menyerupai pohon yang letaknya berada tepat di sebelah loket penjualan tiket.



Gambar 4. 12 Beberapa Wahana yang ada di Jatim Park 2 (a). Batu Secret Zoo, (b). Eco Green Park, (c). Museum Satwa, (d). Pohon Inn Hotel

Jatim Park 2 merupakan salah satu tempat rekreasi dan taman belajar yang sangat terkenal, bahkan sudah menjadi salah satu ikon pariwisata di Jawa Timur. Sehingga wajar jika Jatim Park 2 ini selalu ramai pengunjung atau wisatawan yang datang dari penjuru Indonesia. Tidak sedikit pula pengunjung atau wisatawan yang mengunjungi tempat ini dengan menyewa bus pariwisata dan kendaraan pribadi karena tempat ini memang menyediakan lahan parkir yang cukup luas. Namun selain menggunakan kendaraan

pribadi, pengunjung atau wisatawan Obyek wisata Jawa Timur Park juga bisa menggunakan angkutan umum karena obyek wisata ini dilayani oleh beberapa trayek angkutan umum yaitu:

- Batu - Landungsari
- Batu - Junrejo – Landungsari

4.3.4 Museum Angkut

Museum Angkut merupakan sebuah tempat wisata pertama di Asia Tenggara yang mengusung tema transportasi. Museum dengan konsep edukasi dan entertainment ini menyediakan berbagai macam koleksi moda transportasi dari moda tradisional seperti becak, sepeda, dan pedati hingga moda transportasi yang sudah menggunakan tenaga listrik (Gambar 4.13).



Gambar 4. 13 (a). Zona Gangster Town, (b). Zona Flight Training, (c). Angkutan umum yang melayani obyek wisata museum angkut, (d). Zona Pasar Apung.

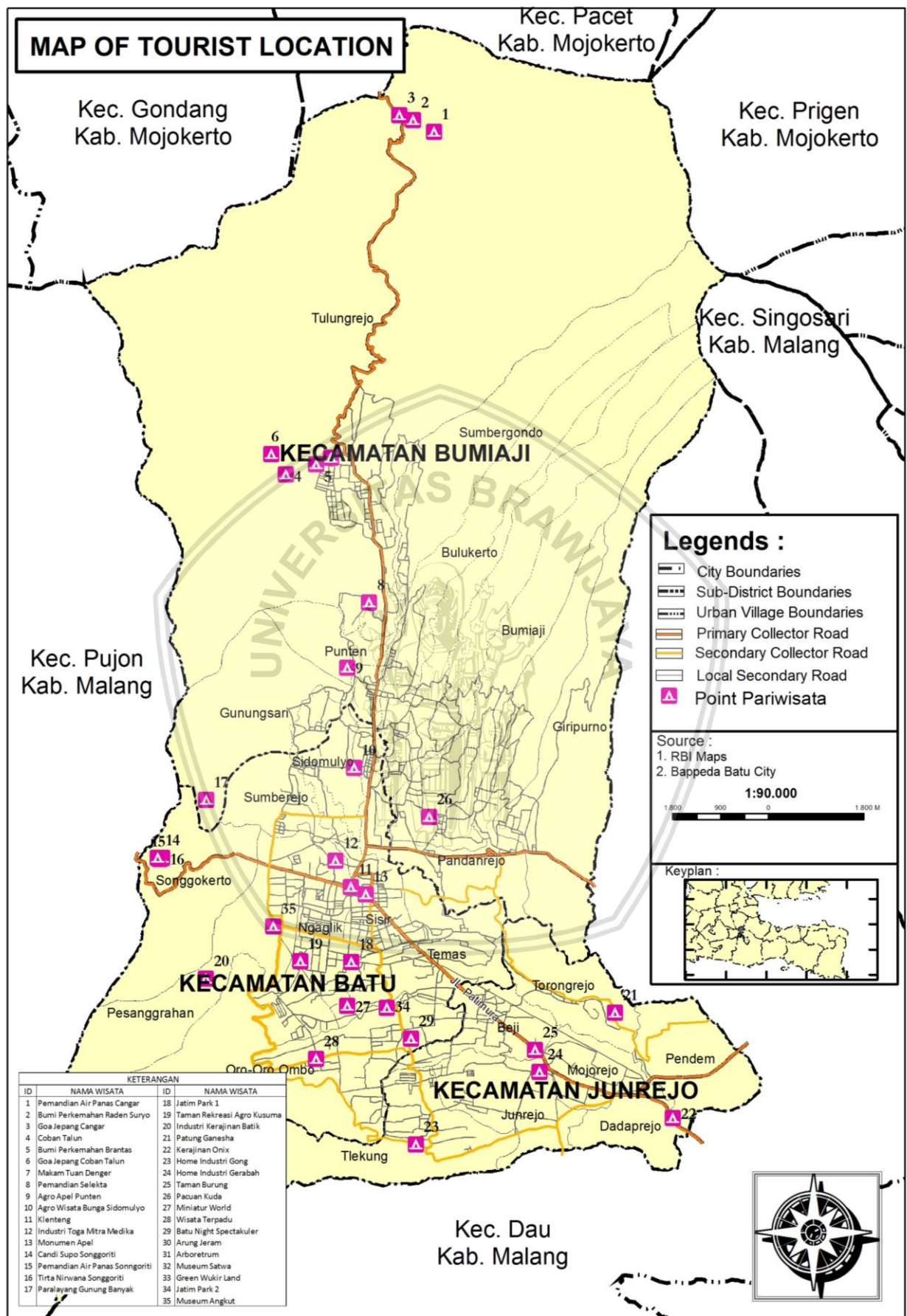
Tempat wisata ini juga menyuguhkan berbagai landmark atau bangunan khas berbagai macam negara sebagai latar belakang kendaraan yang diproduksi oleh negara tersebut. Sehingga museum angkut ini juga sering menjadi lokasi untuk menggelar berbagai jenis pameran.

Museum seluas 3.8 hektar ini terbagi menjadi beberapa zona, antara lain zona hall utama, zona edukasi, zona sunda kelapa & Batavia, zona gangster town & Broadway

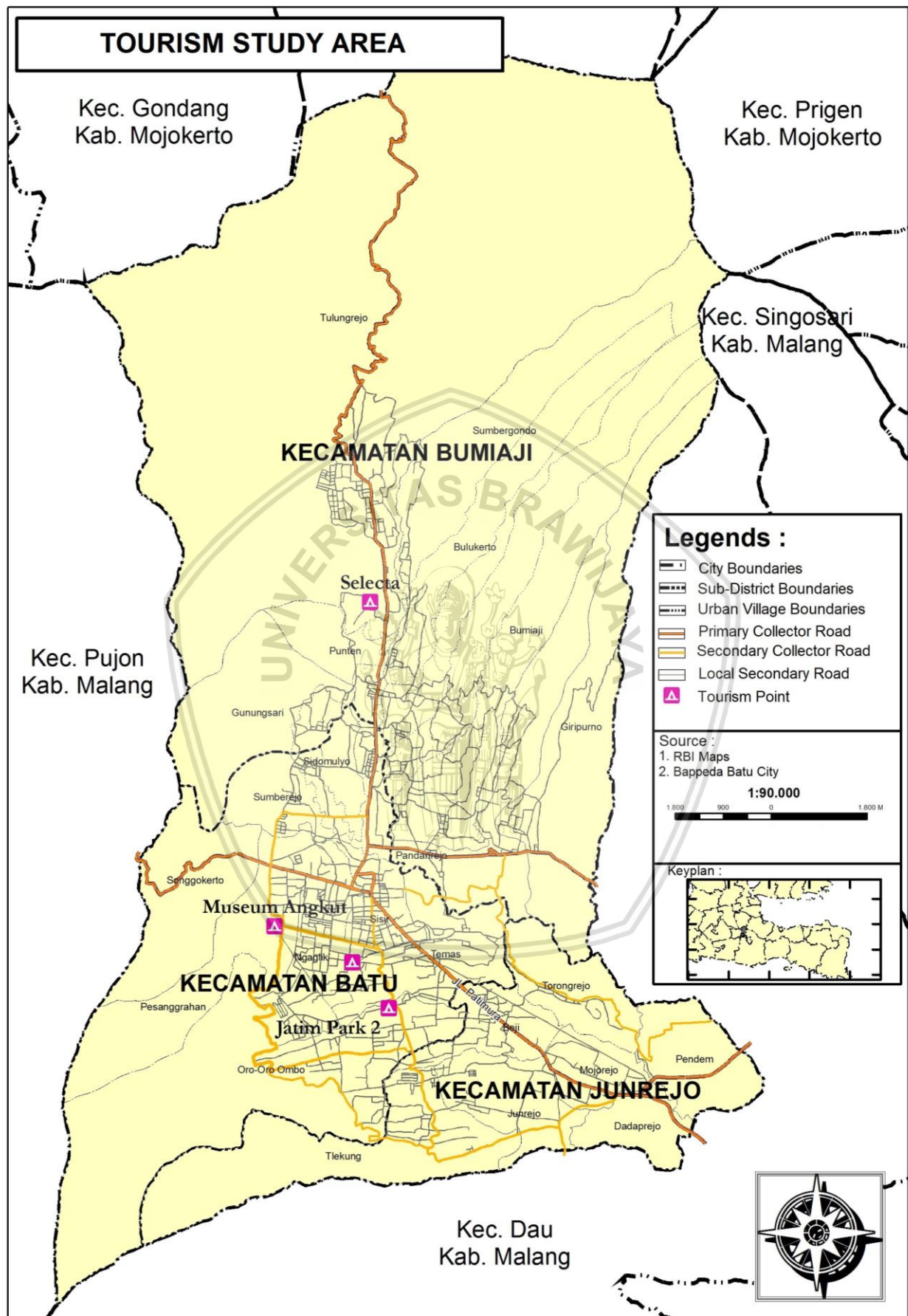
street, zona eropa, zona istana Buckingham, zona Las Vegas, Zona Hollywood, Zona Flight Training, Zona Pasar Apung, serta Zona D'topeng Kingdom.

Wisata Museum Angkut terletak di jalan Terusan Sultan Agung Atas Nomor 2, Kota Wisata Batu, Malang. Jalan menuju lokasi wisata ini bisa ditempuh dengan menggunakan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Trayek angkutan kota yang melayani sekitar museum angkut adalah angkutan kota berwarna merah hati dengan jurusan Batu - Pujon - Ngantang - Kasembon dan angkutan kota berwarna merah jingga dengan jurusan Batu - Selecta - Sumber Brantas.





Gambar 4. 14 Peta Lokasi Wisata yang ada di Kota Batu



Gambar 4. 15 Peta Lokasi Wisata Kajian

4.4 Hasil Analisis

4.4.1 Gambaran Responden Wisatawan di Kota Batu

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui motivasi wisatawan pengguna maupun wisatawan non pengguna angkutan umum di Kota Batu dengan cara mengetahui karakteristik demografi dan perjalanan wisatawan. Dari jumlah minimum sampel yang sebanyak 167 responden, dihasilkan responden sebanyak 229 orang. Untuk mengetahui karakteristik demografi dan perjalanan wisatawan lokal maupun wisatawan domestik pengguna atau non pengguna angkutan umum, peneliti sebelumnya akan bertanya kepada responden untuk mengetahui responden tersebut berwisata menggunakan angkutan umum atau kendaraan pribadi. Kemudian masing-masing responden akan diberi kuisioner yang berisi beberapa pertanyaan mengenai karakteristik sosial ekonomi dan perjalanan wisatawan.

4.4.1.1 Karakteristik Sosial Ekonomi

Karakteristik sosial ekonomi ini terdiri atas jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, daerah asal, tingkat penghasilan, dan jumlah anggota keluarga. Hasil analisis karakteristik dapat dilihat sebagai berikut:

A. Jenis Kelamin Wisatawan

Wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu terdiri dari 46,3% jenis kelamin pria dan 53,7% jenis kelamin wanita Hal tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.7.

Tabel 4. 7 Sebaran Jenis Kelamin Wisatawan

Jenis Kelamin	Responden	Persentase
Laki-laki	106	46.3 %
Perempuan	123	53.7 %
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer (2015-2016)

B. Usia Wisatawan

Kota Batu dikunjungi oleh hampir semua kelompok usia wisatawan. Pengunjung atau wisatawan yang dijadikan sebagai responden dalam hal ini hanyalah wisatawan yang telah berusia 11 tahun ke atas. Sebaran usia responden dapat dilihat pada Tabel 4.8 .

Tabel 4. 8 Sebaran Usia Wisatawan

Usia	Responden	Persentase
14-17 Tahun	16	7%
18-30 Tahun	177	77%
31-40 Tahun	21	9%
41-50 Tahun	10	4%
> 51 Tahun	5	2%
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer (2015-2016)

Tabel 4.8 menunjukkan bahwa sebagian besar responden yaitu 77% berumur antara 18-30 tahun. Selanjutnya adalah responden yang berusia 31-40 tahun sebanyak 9%. Kemudian disusul oleh 7% responden dengan usia 14-17 tahun. Hal ini menunjukkan bahwa obyek wisata yang disediakan di Kota Batu memang lebih cocok untuk dinikmati oleh remaja hingga dewasa sekitar umur 14-40 tahun.

C. Kota Asal Kedatangan

Wisatawan yang mengunjungi Kota Batu berasal dari berbagai kota dan daerah. Tabel 4.9 dibawah ini menunjukkan daerah asal wisatawan yang mengunjungi Kota Batu.

Tabel 4. 9 Sebaran Daerah Asal Wisatawan

Daerah Asal	Responden	Persentase
Malang Raya	94	41%
Jawa Timur	99	43%
Jawa (Jateng, Jabar, Jakarta, Banten)	17	7%
Luar Pulau Jawa	19	8%
Luar Negeri	-	-
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer (2015-2016)

Wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu berasal dari berbagai daerah di Indonesia namun wisatawan lebih banyak berasal dari sekitar Provinsi Jawa Timur yaitu sebesar 43%, Sedangkan responden terbesar selanjutnya adalah responden yang berasal dari sekitar Malang Raya adalah sebesar 41%.

D. Tingkat Pendidikan

Tingkat Pendidikan para wisatawan pengunjung Kota Batu terdiri dari berbagai macam tingkatan. Hal tersebut ditunjukkan pada Tabel 4.10 berikut ini:

Tabel 4. 10 Sebaran Tingkat Pendidikan Wisatawan

Pendidikan	Responden	Persentase (%)
SD	2	0.9 %
SMP	18	7.9 %
SMA	126	55 %
Diploma	24	10.5 %
Sarjana	52	22.7 %
Master	6	2.6 %
Doktor	1	0.4 %
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer

Dari penelitian ini menunjukkan bahwa sebaran tingkat pendidikan responden wisatawan pengunjung Kota Batu sangat beragam namun sebagian besar yang ditemui berpendidikan SMA 55%, selanjutnya diikuti oleh responden dengan latar pendidikan sarjana sebesar 22,7%.

E. Tingkat Penghasilan

Wisatawan yang mengunjungi Kota Batu dengan berbagai macam tingkat penghasilan. Sebaran tingkat penghasilan wisatawan responden dalam penelitian ini dapat dilihat dari Tabel 4.11.

Tabel 4. 11 Sebaran Tingkat Penghasilan Wisatawan

Tingkat Penghasilan	Responden	Persentase
Kurang dari Rp 1.000.000	72	31%
Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	110	48%
Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000	39	17%
Lebih dari Rp 5.000.000	8	3%
Total	229	100%

Sumber : Hasil Survei Primer (2015-2016)

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat penghasilan responden sangat beragam namun sebagian besar wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu adalah wisatawan dengan tingkat penghasilan Rp 1.000.000 – Rp 3.000.000 sebesar 48%, selanjutnya diikuti oleh responden dengan tingkat penghasilan kurang dari Rp 1.000.000 yaitu sebesar 31%.

F. Jumlah Anggota Keluarga

Jumlah Anggota keluarga responden mempengaruhi motivasi wisatawan berkunjung ke Kota Batu dengan menggunakan atau tidak menggunakan angkutan umum. Semakin banyak jumlah anggota keluarga maka semakin sedikit kemungkinan wisatawan tersebut menggunakan angkutan umum. Sebaran jumlah anggota keluarga wisatawan responden dapat dilihat pada Tabel 4.12 berikut ini,

Tabel 4. 12 Sebaran Jumlah Anggota Keluarga Wisatawan

Jumlah anggota keluarga	Responden	Persentase
1 - 4 orang	164	71.6 %
> 5 orang	65	28.4 %
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer (2015-2016)

Dari hasil penelitian dapat dijelaskan bahwa 71,6 % responden memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 1 hingga 4 orang. Selanjutnya sebanyak 28,4% responden memiliki lebih dari 5 orang di keluarganya.

4.4.1. 2 Karakteristik Perjalanan Wisata

Karakteristik Perjalanan Wisata ini terdiri dari Kondisi Kesehatan, Kendaraan yang digunakan, kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, Pengalaman Wisata di Kota Batu, durasi perjalanan, teman perjalanan, dan tujuan perjalanan. Hasil analisis karakteristik dapat dilihat sebagai berikut:

A. Kondisi Kesehatan

Kondisi kesehatan sangat mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan atau tidak menggunakan angkutan umum. Wisatawan dengan kesehatan yang bermasalah seperti masalah penglihatan, masalah pendengaran, serta *difable* tidak bisa mengendarai kendaraan pr ibadinya sendiri.

Tabel 4. 13 Sebaran Kondisi Kesehatan Secara Umum Wisatawan

Kondisi Kesehatan	Responden	Persentase
Bermasalah	17	7.4 %
Tidak Bermasalah	212	92.6 %
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer

Tabel 4.13 mengenai sebaran kondisi kesehatan secara umum wisatawan dalam penelitian ini menjelaskan bahwa sebanyak 92,6 % responden tidak memiliki masalah kesehatan dan hanya 7,4 % responden memiliki masalah kesehatan.

B. Kendaraan yang digunakan

Kendaraan yang digunakan wisatawan pengunjung Kota Batu bermacam-macam. Namun kebanyakan wisatawan menggunakan kendaraan pribadi untuk berwisata daripada menggunakan angkutan umum yang telah tersedia. Tabel 4.14 menunjukkan sebaran jenis kendaraan yang digunakan oleh wisatawan.

Tabel 4. 14 Sebaran Jenis Kendaraan yang digunakan wisatawan

Kendaraan yang digunakan	Responden	Persentase
Angkutan Umum	67	29 %
Kendaraan Pribadi	162	71 %
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer (2015-2016)

Dapat dilihat pada hasil penelitian Tabel 4.18 bahwa 29% wisatawan pengunjung Kota Batu menggunakan angkutan umum sedangkan 71% responden sisanya lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi.

C. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Kepemilikan kendaraan pribadi sangat mempengaruhi wisatawan dalam memilih moda yang digunakan saat berwisata. Wisatawan yang memiliki kendaraan pribadi akan cenderung menggunakan kendaraan miliknya daripada menggunakan angkutan umum yang tersedia karena menurut mereka menggunakan kendaraan pribadi lebih efektif dan tidak repot dibandingkan menggunakan kendaraan umum. Sebaran kepemilikan kendaraan pribadi wisatawan responden dapat dilihat pada tabel 4.15 berikut :

Tabel 4. 15 Sebaran Kepemilikan Kendaraan Pribadi Wisatawan

Kepemilikan Kendaraan Pribadi	Responden	Persentase
Punya	186	81 %
Tidak Punya	43	19 %
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer (2015-2016)

Dapat dilihat pada hasil survey primer diketahui bahwa 81% wisatawan pengunjung Kota Batu memiliki kendaraan pribadi, sedangkan 19% wisatawan pengunjung Kota Batu tidak memiliki kendaraan pribadi.

D. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)

Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM) merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi dalam memilih moda yang digunakan saat berwisata. Wisatawan pengunjung Kota Batu banyak yang sudah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM), oleh karena itu mereka lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi milik mereka daripada angkutan umum yang telah tersedia di Kota Batu. Sebaran kepemilikan SIM wisatawan responden dapat dilihat pada Tabel 4.16 berikut ini,

Tabel 4. 16 Sebaran Kepemilikan Surat Izin Mengemudi Wisatawan

Kepemilikan Kendaraan SIM	Responden	Persentase
Punya	162	71 %
Tidak Punya	67	29 %
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer (2015-2016)

Dapat dilihat pada hasil survey primer yang sudah dilakukan bahwa sebanyak 71% wisatawan pengunjung Kota Batu yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sedangkan sisanya yaitu 29% wisatawan tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

E. Pengalaman Wisata di Kota Batu

Pengalaman wisata menjelaskan mengenai frekuensi berkunjung ke Kota Batu, apakah itu pengalaman pertama atau pengalaman kesekian kali yang dilakukan oleh wisatawan responden. Sebaran pengalaman wisata pertama responden dilihat pada tabel 4.17 berikut ini.

Tabel 4. 17 Sebaran Pengalaman Pertama Berwisata di Kota Batu

Pengalaman Pertama Berwisata	Responden	Persentase
Iya	65	28 %
Tidak	164	72 %
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer

Dapat diketahui bahwa sebanyak 72 % mengaku bahwa saat wawancara dilakukan bukan pengalaman pertamanya berkunjung ke Kota Batu, sedangkan 28% sisanya mengaku bahwa saat itu merupakan pengalaman pertamanya mengunjungi Kota Batu.

F. Lama Waktu Kunjungan

Lama waktu kunjungan adalah jumlah waktu yang digunakan oleh wisatawan responden dalam melakukan perjalanan wisata. Sebaran lama waktu kunjungan tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.18 berikut ini.

Tabel 4. 18 Sebaran Lama Waktu Kunjungan Wisatawan di Kota Batu

Lama Waktu Kunjungan	Responden	Persentase
1-3 Jam	76	33 %
4-6 Jam	125	55 %
7-9 Jam	11	5 %
> 9 Jam	17	7 %
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer

Dapat diketahui bahwa sebanyak 55% responden menghabiskan waktunya berwisata di Kota Batu selama 4-6 jam. Selanjutnya 33% responden menghabiskan waktunya untuk berwisata selama 1-3 jam. Sebanyak 5% menghabiskan 7-9 jam, sisanya 7 % responden menghabiskan lebih dari 9 jam bahkan hingga beberapa hari untuk berwisata di Kota Batu. Lama waktu kunjungan juga dapat mempengaruhi wisatawan dalam memilih moda untuk berwisata di Kota Batu.

G. Teman Perjalanan

Teman Perjalanan adalah orang yang bersama-sama dengan responden saat melakukan perjalanan wisata di Kota Batu. Hal tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.19 berikut ini.

Tabel 4. 19 Sebaran Teman Perjalanan Wisatawan di Kota Batu

Teman Perjalanan	Responden	Persentase
Sendiri	3	1.3 %
Keluarga	90	39.3 %
Teman	94	41 %
Kolega	12	5.2 %
Pasangan	29	12.7 %
Lainnya	1	0.4 %
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer

Hasil wawancara menunjukkan bahwa rata-rata wisatawan pengunjung Kota Batu melakukan perjalanan wisata bersama dengan teman yaitu sebanyak 41 % responden. Kemudian 39,3% responden melakukan perjalanan wisata bersama dengan keluarganya. Sedangkan 12,7% responden melakukan perjalanan wisata ke Kota Batu bersama dengan pasangannya. Sisanya mereka melakukan perjalanan wisata dengan kolega yaitu sebanyak 5,2% dan 1,3% responden melakukan perjalanan wisatanya sendiri.

H. Maksud Kunjungan

Maksud Kunjungan merupakan tujuan utama saat melakukan perjalanan. Responden wisatawan pengunjung Kota Batu mempunyai beberapa tujuan utama dalam melakukan kunjungannya ke Kota Batu. Hal tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.20 berikut ini.

Tabel 4. 20 Sebaran Maksud Kunjungan Wisatawan

Tujuan Perjalanan	Responden	Persentase
Bisnis	2	0.9 %
Berlibur	209	91.3 %
Belajar	18	7.9 %
Lainnya	0	0
Total	229	100 %

Sumber : Hasil Survei Primer

Diketahui pada hasil penelitian diatas bahwa berlibur merupakan tujuan utama wisatawan berkunjung ke Kota Batu yaitu sebesar 91,3 % responden. Sedangkan 7,9 % responden memiliki tujuan untuk belajar saat berkunjung ke Kota Batu. Sisanya sebesar 0,9 % orang berkunjung ke Kota Batu dengan tujuan bisnis sambil berwisata.

I. Destinasi Tempat Wisata yang Pernah Dikunjungi

Kota Batu merupakan kota dengan destinasi wisata yang beragam karena wilayahnya adalah daerah pegunungan dengan kesejukan yang nyaman, juga didukung oleh keindahan pemandangan alam sebagai ciri khas daerah pegunungan. Terdapat beragam Obyek Daya Tarik wisata (ODT) yang sangat potensial yang membuat wisatawan tertarik untuk berkunjung ke Kota Batu. Hal tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.21 berikut ini.

Tabel 4. 21 Sebaran Tujuan Wisata yang Pernah Dikunjungi Wisatawan

Obyek wisata yang pernah dikunjungi	Responden	Persentase	Total Responden
Jatim Park 1	140	61.1 %	229
Jatim Park 2	131	57.2 %	
Selecta	123	53.7 %	
Museum Angkut	116	50.7 %	
Lain-Lain	120	52.4 %	

Sumber : Hasil Survei Primer (2015-2016)

Diketahui pada hasil penelitian diatas bahwa obyek wisata yang paling sering dikunjungi oleh wisatawan adalah obyek wisata Jawa Timur Park 1. Sebesar 61,1 % dari total jumlah responden pernah mengunjungi obyek wisata Jawa Timur Park 1. Kemudian sebesar 57,2 % dari total jumlah responden pernah mengunjungi obyek wisata Jawa Timur Park 2. Sedangkan Selecta pernah dikunjungi 53,7% dari total jumlah responden. Museum Angkut yang tergolong obyek wisata baru sudah pernah dikunjungi oleh 50,7% dari total jumlah responden. Sisanya sebesar 52,4 % dari total responden pernah mengunjungi berbagai macam obyek wisata di Kota Batu yang lain seperti Coban rondo, Coban Talun, Cangar, Kusuma Agro wisata, dan lain-lain.

4.4.2 Persepsi Wisatawan Mengenai Angkutan Umum di Kota Batu

Seringkali terdapat reaksi yang berbeda antara dua orang atau lebih dalam merespon suatu persepsi yang didapatkannya. Hal ini terjadi sesuai dengan daya tangkap masing-masing orang terhadap persepsi yang didapatnya melalui aliran informasi dari panca inderanya.

Persepsi adalah pandangan orang tentang kenyataan. Persepsi merupakan proses yang kompleks yang dilakukan orang untuk memilih, mengatur, dan memberi makna pada kenyataan yang dijumpai disekelilingnya (Hardjana, 2003). Persepsi disini terbagi menjadi dua macam yaitu persepsi pengguna angkutan umum dan persepsi pengguna kendaraan pribadi yang nantinya akan digunakan untuk mengetahui pandangan wisatawan mengenai alasan untuk menggunakan angkutan umum pada saat berwisata di Kota Batu.

4.4.2. 1 Persepsi Wisatawan Pengguna Angkutan Umum

Berdasarkan hasil analisis deskriptif pada Tabel 4.22 dibawah, diinformasikan bahwa dari 67 wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum, 34.3% responden menyatakan kurang setuju bahwa angkutan umum di Kota Batu sangat mudah untuk di akses. Hal tersebut dikarenakan masih kurangnya informasi yang disediakan oleh pemerintah Kota Batu mengenai angkutan umum yang beroperasi disana sehingga wisatawan kesulitan dalam mengakses angkutan umum tersebut.

Tabel 4. 22 Persepsi Wisatawan Pengguna Angkutan Umum di Kota Batu

Indikator		Jawaban Responden					
		STS	TS	KS	S	SS	
Persepsi Wisatawan Pengguna Angkutan Umum	Kemudahan Akses	F	10	6	23	22	6
		%	14.9%	9.0%	34.3%	32.8%	9.0%
	Kelayakan	F	9	23	12	19	4
		%	13.4%	34.3%	17.9%	28.4%	6.0%
	Tarif Murah	F	9	16	11	25	6
		%	13.4%	23.9%	16.4%	37.3%	9.0%
	Mengurangi Kemacetan	F	2	7	35	16	7
		%	3.0%	10.4%	52.2%	23.9%	10.4%
	Mengurangi Polusi	F	2	12	26	20	7
		%	3.0%	17.9%	38.8%	29.9%	10.4%
	Sulit Mendapat Parkir di lokasi	F	1	6	11	37	12
		%	1.5%	9.0%	16.4%	55.2%	17.9%
Tidak Tahu Arah	F	1	13	7	25	21	
	%	1.5%	19.4%	10.4%	37.3%	31.3%	
Ingin Tahu Sistem Transportasi	F	2	10	13	36	6	
	%	3.0%	14.9%	19.4%	53.7%	9.0%	

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2017

Kemudian 34.3% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum menyatakan tidak setuju bahwa angkutan umum di Kota Batu sudah layak. Hal tersebut dapat dilihat dari kondisi armada yang digunakan dikemudikan secara ugal-ugalan, dan sering mengangkut penumpang diluar batas kapasitas penumpang yang berlaku.

Berikutnya dari 67 wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum, 37.3% responden menyatakan setuju bahwa tarif perjalanan dengan menggunakan angkutan umum lebih murah. Hal tersebut dapat diketahui dari tarif angkutan umum yang hanya sekitar Rp. 3.000 untuk setiap orang. Sedangkan untuk pelajar tarif angkutan umum hanya sebesar Rp. 2000 saja untuk setiap siswa.

Kemudian 52.2% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum menyatakan kurang setuju bahwa angkutan umum dapat mengurangi kemacetan. Karena pada kenyataannya wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu masih lebih memilih kendaraan pribadi yang dapat menyebabkan lalu lintas di Kota Batu lebih padat.

Selanjutnya dari 67 wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum, 38.8% responden menyatakan kurang setuju bahwa angkutan umum dapat mengurangi polusi udara. Pada kenyataannya masih banyak armada angkutan umum dengan kondisi kendaraan yang tidak layak. Semakin tua kendaraan, terutama yang kurang terawat maka semakin besar potensi untuk memberi kontribusi polutan udara.

Kemudian 55.2% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum, menyatakan setuju bahwa mereka memilih angkutan umum karena kesulitan mendapatkan parkir di tempat tujuan.

Kemudian 37.3% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum menyatakan setuju bahwa mereka tidak tahu arah untuk mengemudi di Kota Batu. Selanjutnya 31.3% responden menyatakan sangat setuju bahwa mereka tidak tahu arah untuk mengemudi di Kota Batu karena mereka termasuk wisatawan yang baru pertama kali mengunjungi Kota Batu.

Sedangkan 53.7% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum menyatakan setuju bahwa mereka ingin mengetahui sistem transportasi di daerah tujuan.

4.4.2. 2 Persepsi Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi

Berdasarkan hasil analisis deskriptif pada Tabel 4.23 dibawah, diinformasikan bahwa dari 162 wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi, 40.1% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi menyatakan setuju bahwa angkutan umum tidak terintegrasi dengan baik. Hal tersebut dikarenakan angkutan umum tidak tersedia di setiap ruas jalan yang ada di Kota Batu sehingga mempersulit wisatawan dalam berpindah dari satu lokasi ke lokasi yang lainnya.

Berikutnya dari 162 wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi, 45.7% responden menyatakan setuju bahwa angkutan umum terlalu lamban. Hal tersebut dapat dinilai dari segi waktu menggunakan kendaraan pribadi yang lebih efektif dan efisien, karena perjalanan yang bisa ditempuh lama dengan menggunakan kendaraan umum bisa ditempuh dengan waktu yang singkat jika menggunakan kendaraan pribadi.

Tabel 4. 23 Persepsi Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi di Kota Batu

Indikator		Jawaban Responden					
		STS	TS	KS	S	SS	
Persepsi Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi	Angkutan umum tidak terintegrasi	F	1	16	54	65	26
		%	0.6%	9.9%	33.3%	40.1%	16.0%
	Angkutan umum lamban	F	2	15	30	74	41
		%	1.2%	9.3%	18.5%	45.7%	25.3%
	Tidak ingin tergantung jadwal	F	2	10	37	78	35
		%	1.2%	6.2%	22.8%	48.1%	21.6%
	Tidak nyaman	F	4	17	43	77	21
		%	2.5%	10.5%	26.5%	47.5%	13.0%
	Kurang informasi	F	8	24	50	64	16
		%	4.9%	14.8%	30.9%	39.5%	9.9%
	Angkutan Umum Tidak aman	F	3	27	38	66	28
		%	1.9%	16.7%	23.5%	40.7%	17.3%

Sumber : Hasil Analisis 2017

Berikutnya dari 162 wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi, 48.1% responden menyatakan setuju bahwa mereka tidak ingin tergantung pada jadwal angkutan umum. Hal tersebut dikarenakan jadwal kedatangan angkutan umum yang tidak menentu, jumlah armada yang tidak banyak, serta waktu menunggu yang relatif lama.

Berikutnya dari 162 wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi, 47.5% responden menyatakan setuju bahwa mereka merasa tidak nyaman dalam keramaian angkutan umum karena tergolong orang yang tidak suka bersosialisasi dengan orang baru.

Kemudian 39.5% responden wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi menyatakan setuju bahwa mereka tidak memiliki informasi mengenai angkutan umum di Kota Batu.

Berikutnya dari 162 wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi, 40.7% responden menyatakan setuju bahwa mereka merasa angkutan umum tidak aman. Ketidakamanan yang dimaksud disini adalah ketidakamanan dalam bentuk kriminalitas seperti adanya pencopet, perampok, ataupun pemerasan.

4.4.3 Analisis Faktor Konfirmatori

Analisis faktor merupakan suatu metode statistik yang dapat dipakai untuk menemukan hubungan antara sejumlah atau variabel yang saling independen satu dengan yang lain, sehingga dapat menjadi satu atau beberapa variabel yang lebih sedikit dari jumlah variabel awal (Santoso, 2010).

4.4.3.1 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Wisatawan untuk Menggunakan Angkutan Umum

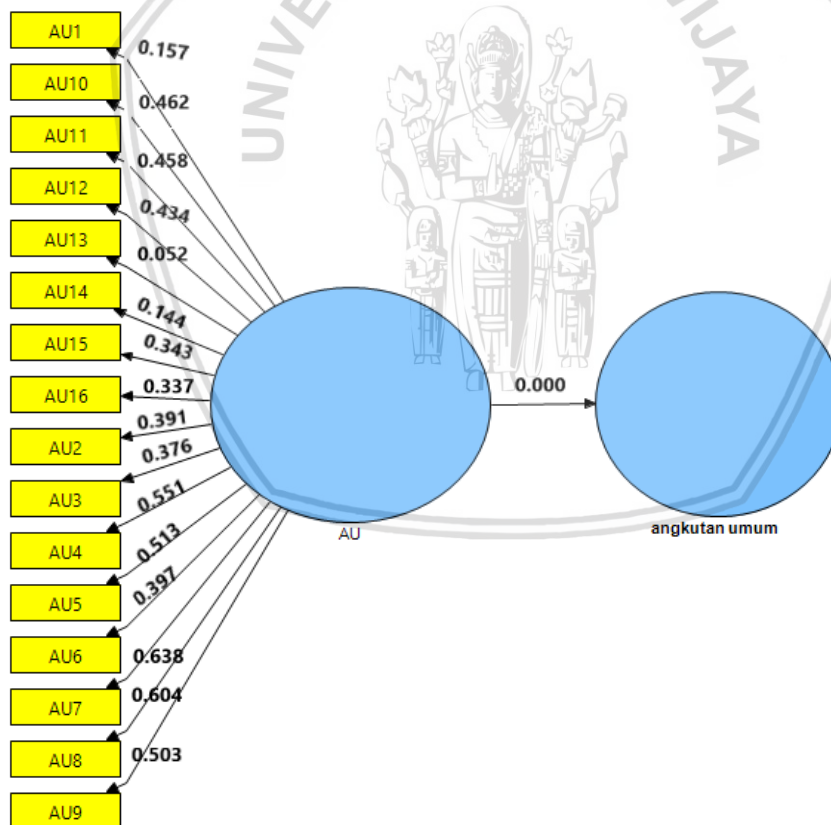
Variabel Faktor penggunaan angkutan umum ini merupakan variabel yang tidak bisa diukur secara langsung, karena itu berkaitan erat dengan aspek psikologis yang tidak bisa diukur secara kuantitatif. Ketika mengukurnya pun kita memerlukan beberapa variabel indikator. Dalam analisis faktor konfirmatori, variabel yang *unobservable* ini disebut dengan variabel laten atau konstruk. Sehingga yang perlu kita ingat bahwa pembentukan variabel laten atas dasar variabel indikator didasarkan pada teori atau penelitian sebelumnya. Pada penelitian sebelumnya (Dien-Trinh Le-Klahn, et al, 2013) digunakan sebanyak 16 variabel indikator yang membentuk variabel laten faktor penggunaan angkutan umum.

Dalam analisis faktor konfirmatori ini berarti kita membuat hipotesis tentang 16 variabel indikator yang membentuk variabel laten faktor penggunaan angkutan umum. Tujuan dari analisis ini adalah mencari tahu seberapa baik variabel indikator yang diperoleh dari data sampel mengkonfirmasi atau membenarkan teori tentang faktor penggunaan angkutan umum. Dengan kata lain seberapa baik data sampel cocok dengan model faktor penggunaan angkutan umum yang kita bangun. Dengan demikian dalam analisis faktor konfirmatori ini kita melakukan konfirmasi secara empiris dari data sampel yang kita punyai untuk memberikan kebenaran teoritis tentang variabel laten faktor penggunaan kendaraan umum yang kita bentuk.

A. Pengembangan Model Struktural

Dalam pengukuran ini, model dibentuk terlebih dahulu, jumlah variabel faktor penggunaan kendaraan umum (variabel laten) ditentukan oleh analisis, pengaruh suatu variabel laten terhadap variabel teramati ditentukan terlebih dahulu. Variabel laten digambarkan dalam bentuk lingkaran sedangkan variabel indikator digambarkan dalam bentuk persegi panjang dan tanda anak panah satu arah menunjukkan penyebab.

Pada gambar 4.16 dibawah menunjukkan bahwa faktor penggunaan Angkutan Umum diukur dengan 16 buah indikator yaitu AU1, AU2, AU3, AU4, AU5, AU6, AU7, AU8, AU9, AU10, AU11, AU12, AU13, AU14, AU15, dan AU16. Arah panah antara indikator dengan variabel laten adalah menuju indikator yang menunjukkan bahwa penelitian menggunakan indikator reflektif yang relatif sesuai untuk mengukur persepsi. Hubungan yang akan diteliti (hipotesis) dilambangkan dengan anak panah antara variabel laten.



Gambar 4. 16 Model Struktural Wisatawan Pengguna Angkutan Umum

B. Pengujian Validitas Konstruk

Convergent Validity dimaksudkan untuk mengetahui valid tidaknya indikator dalam mengukur variabel. *Convergent validity* setiap indikator dalam mengukur variabel ditunjukkan oleh besar kecilnya *loading factor*. Suatu indikator dikatakan valid apabila *loading factor* bernilai positif dan lebih besar 0.5.

Convergent Validity selain dapat dilihat melalui *loading factor*, juga dapat diketahui melalui *Average Variance Extracted* (AVE) dan *Communality*. Suatu instrumen dikatakan memenuhi pengujian validitas konvergen apabila memiliki *Average Variance Extracted* (AVE) dan *Communality* diatas 0.5. Hasil pengujian validitas konvergen disajikan dalam Tabel 4.25 berikut :

Tabel 4. 24 Average Variance Extracted (AVE) dan Communality Pengguna Angkutan Umum

	AVE	Communality	Cut Off	Keterangan
Faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum	0.206	0.206	0.5	Tidak Valid

Sumber : Hasil Analisis 2017

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum menghasilkan nilai *Average Variance Extracted* (AVE) dan *Communality* yang lebih kecil dari 0.5. Dengan demikian variabel tersebut dinyatakan tidak valid untuk mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum karena berdasarkan hasil analisis model pengukuran diketahui bahwa indikator yang menghasilkan *loading factor* kurang dari 0.5 jumlahnya lebih banyak daripada indikator yang menghasilkan nilai *loading factor* lebih dari 0.5.

Tabel 4. 25 Loading Factor Pengguna Angkutan Umum

Variabel	Item	Kode	Loading Factors	Cut Off	Keterangan
Faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum	Aksesibilitas	AU1	0,157	0.5	Tidak Valid
	Keamanan	AU2	0,391	0.5	Tidak Valid
	Tarif	AU3	0,376	0.5	Tidak Valid
	Kepadatan Lalu Lintas	AU4	0,551	0.5	Valid
	Polusi Udara	AU5	0,513	0.5	Valid
	Kepemilikan Kendaraan	AU6	0,397	0.5	Tidak Valid
	Kenyamanan	AU7	0,638	0.5	Valid
	Parkir	AU8	0,604	0.5	Valid
	Sosialisasi	AU9	0,503	0.5	Valid
	Informasi sistem transportasi	AU10	0,462	0.5	Tidak Valid
	Mendapat Rekomendasi	AU11	0,458	0.5	Tidak Valid
	Rombongan	AU12	0,434	0.5	Tidak Valid

Variabel	Item	Kode	Loading Factors	Cut Off	Keterangan
	Integrasi	AU13	0,052	0.5	Tidak Valid
	Kecepatan	AU14	0,144	0.5	Tidak Valid
	Kesesuaian Lokasi Terminal	AU15	0,343	0.5	Tidak Valid
	Jadwal	AU16	0,337	0.5	Tidak Valid

Sumber : Hasil Analisis 2017

Berdasarkan hasil analisis model pengukuran pada Tabel 4.25 diatas dapat diketahui bahwa indikator yang menghasilkan *loading factor* lebih besar dari 0.5 dinyatakan valid atau mampu mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum. Indikator valid yang mempengaruhi wisatawan untuk menggunakan angkutan umum adalah kepadatan lalu lintas, polusi udara, kenyamanan, parkir dan sosialisasi.

C. Pengujian Reliabilitas Konstruk

Pengujian reliabilitas konstruk dilakukan menggunakan ukuran reliabilitas konstruk (*Cronbach's alpha*) atau menggunakan *composite reliability* atau biasa disebut *discriminant reliability*. Kriteria pengujian apabila nilai *composite reliability* lebih besar atau sama dengan 0.70 atau nilai *Cronbach's alpha* lebih besar sama dengan 0.60 maka dapat dinyatakan konstruk telah reliabel.

Tabel 4. 26 Pengujian Reliabilitas Faktor Penggunaan Angkutan Umum

Variabel	Composite Reliability	Keterangan	Cronbach's Alpha	Keterangan
Faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum	0,748	Reliabel	0,649	Reliabel

Sumber : Hasil Analisis, 2017

Pengujian reliabilitas pada Tabel 4.26 diatas menginformasikan bahwa variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum menghasilkan nilai *composite reliability* yang lebih besar dari 0.7, dan *Cronbach's Alpha* yang lebih besar dari 0.6. Dengan demikian, indikator yang mengukur variabel tersebut dinyatakan reliabel atau handal digunakan untuk mengukur atau menjelaskan variabelnya.

D. Kontribusi Indikator Pengukur Variabel Faktor-faktor yang Mempengaruhi Wisatawan dalam Menggunakan Angkutan Umum

Besarnya kontribusi masing-masing indikator dalam mengukur variabel laten dapat diketahui melalui *loading factor* masing-masing indikator. Dari 16 variabel indikator hanya sebanyak 5 variabel indikator yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum. Besarnya *loading factor* yang mempengaruhi

wisatawan dalam menggunakan angkutan umum dapat dilihat melalui penjelasan berikut :

Tabel 4. 27 Variabel Faktor-faktor yang Mempengaruhi Wisatawan dalam Menggunakan Angkutan Umum

Variabel	Item	Kode	Loading Factors	Cut Off	Keterangan
Faktor-faktor yang Mempengaruhi Wisatawan Menggunakan Angkutan Umum	Kepadatan Lalu Lintas	AU4	0,551	0.5	Valid
	Polusi Udara	AU5	0,513	0.5	Valid
	Kenyamanan	AU7	0,638	0.5	Valid
	Parkir	AU8	0,604	0.5	Valid
	Sosialisasi	AU9	0,503	0.5	Valid

Sumber: Hasil Analisis 2017

Tabel 4.27 di atas diketahui bahwa nilai *loading* indikator kepadatan lalu lintas sebesar 0.551. Dengan kata lain, kontribusi indikator kepemilikan kendaraan pribadi dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum adalah sebesar 55.1%.

Lalu nilai *loading* indikator polusi udara sebesar 0,513 yang menjelaskan bahwa kontribusi indikator mengurangi polusi udara dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum adalah sebesar 51,3%.

Kemudian nilai *loading* indikator kenyamanan sebesar 0.638. Dengan kata lain, kontribusi indikator menikmati perjalanan dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum sebesar 63.8%.

Selanjutnya nilai *loading* indikator parkir sebesar 0.604. Hal ini menjelaskan bahwa kontribusi indikator kebebasan waktu dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum sebesar 60.4%.

Terakhir, nilai *loading* indikator Sosialisasi memiliki nilai sebesar 0,503 yang menjelaskan bahwa kontribusi indikator Sosialisasi dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum adalah sebesar 50,3%.

Model pengukuran variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum juga menginformasikan bahwa indikator menikmati perjalanan memiliki nilai *loading* paling besar yaitu sebesar 0.638 yang menjelaskan bahwa menikmati perjalanan menjadi indikator yang paling dominan dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum. Sehingga dapat disimpulkan bahwa wisatawan menggunakan angkutan umum karena lima hal, yaitu :

1. (Kenyamanan) Menggunakan angkutan umum bisa menikmati perjalanan;
2. (Parkir) Kesulitan mendapatkan tempat parkir di lokasi tujuan wisata;
3. (Kepadatan Lalu Lintas) Ingin mengurangi kemacetan lalu lintas.

4. (Polusi Udara) Mengurangi polusi udara.
5. (Sosialisasi) Ingin lebih mengenal warga lokal.

4.4.3. 2 Faktor-Faktor Wisatawan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Variabel Faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi juga merupakan variabel yang tidak bisa diukur secara langsung, karena itu berkaitan erat dengan aspek psikologis yang tidak bisa diukur secara kuantitatif. Ketika mengukurnya pun kita memerlukan beberapa variabel indikator. Dalam analisis faktor konfirmatori, variabel yang *unobservable* ini disebut dengan variabel laten atau konstruk. Sehingga yang perlu kita ingat bahwa pembentukan variabel laten atas dasar variabel indikator didasarkan pada teori atau penelitian sebelumnya. Pada penelitian (*Diem-Trinh Le-Klahn, et al, 2013*) digunakan sebanyak 16 variabel indikator yang membentuk variabel laten faktor penggunaan kendaraan pribadi.

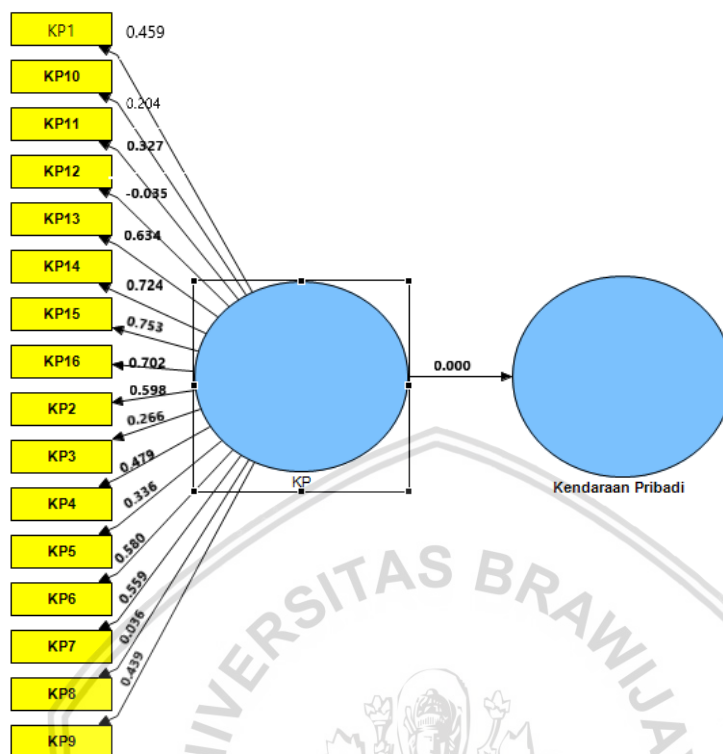
Dalam analisis faktor konfirmatori ini berarti kita membuat hipotesis tentang 16 variabel indikator yang membentuk variabel laten faktor penggunaan kendaraan pribadi. Tujuan dari analisis ini adalah mencari tahu seberapa baik variabel indikator yang diperoleh dari data sampel mengkonfirmasi atau membenarkan teori tentang faktor penggunaan kendaraan pribadi. Dengan kata lain seberapa baik data sampel cocok dengan model faktor penggunaan kendaraan pribadi yang kita bangun. Dengan demikian di dalam analisis faktor konfirmatori ini kita melakukan konfirmasi secara empiris dari data sampel yang kita punyai untuk memberikan kebenaran teoritis tentang variabel laten faktor penggunaan kendaraan pribadi yang kita bentuk.

A. Pengembangan Model Struktural

Dalam pengukuran ini, model dibentuk terlebih dahulu, jumlah variabel faktor penggunaan kendaraan pribadi (variabel laten) ditentukan oleh analisis, pengaruh suatu variabel laten terhadap variabel teramati ditentukan terlebih dahulu. Variabel laten digambarkan dalam bentuk lingkaran sedangkan variabel indikator digambarkan dalam bentuk persegi panjang dan tanda anak panah satu arah menunjukkan penyebab.

Pada gambar 4.17 dibawah menunjukkan bahwa faktor penggunaan kendaraan pribadi diukur dengan 16 buah indikator yaitu KP1, KP2, KP3, KP4, KP5, KP6, KP7, KP8, KP9, KP10, KP11, KP12, KP13, KP14, KP15, dan KP16. Arah panah antara indikator dengan variabel laten adalah menuju indikator yang menunjukkan bahwa penelitian menggunakan indikator reflektif yang relatif sesuai untuk

mengukur persepsi. Hubungan yang akan diteliti (hipotesis) dilambangkan dengan anak panah antara variabel laten.



Gambar 4. 17 Model Struktural Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi

B. Pengujian Validitas Konstruk

Convergent Validity dimaksudkan untuk mengetahui valid tidaknya indikator dalam mengukur variabel. Convergent validity setiap indikator dalam mengukur variabel ditunjukkan oleh besar kecilnya loading factor. Suatu indikator dikatakan valid apabila *loading factor* bernilai positif dan lebih besar 0.5.

Convergent Validity selain dapat dilihat melalui *loading factor*, juga dapat diketahui melalui *Average Variance Extracted (AVE)* dan *Communality*. Suatu instrumen dikatakan memenuhi pengujian *validitas konvergen* apabila memiliki *Average Variance Extracted (AVE)* dan *Communality* diatas 0.5. Hasil pengujian *validitas konvergen* disajikan dalam tabel 4.29 berikut :

Tabel 4. 28 Average Variance Extracted (AVE) dan Communality Pengguna Kendaraan Pribadi

	AVE	Communality	Cut Off	Keterangan
Faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi	0.303	0.303	0.5	Tidak Valid

Sumber : Hasil Analisa 2017

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi menghasilkan nilai *Average Variance Extracted (AVE)* dan *Communality* yang lebih kecil dari 0.5. Dengan demikian variabel tersebut dinyatakan tidak valid untuk mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum karena berdasarkan hasil analisis model pengukuran diketahui bahwa indikator yang menghasilkan *loading factor* **kurang dari** 0.5 jumlahnya lebih banyak daripada indikator yang menghasilkan nilai *loading factor* lebih dari 0.5.

Tabel 4. 29 Loading Factor Pengguna kendaraan Pribadi

Variabel	Indikator	Kode	Loading Factors	Cut Off	Keterangan
Faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi	Aksesibilitas	KP1	0.459	0.5	Tidak Valid
	Keamanan	KP2	0.598	0.5	Valid
	Tarif	KP3	0.266	0.5	Tidak Valid
	Kepadatan Lalu Lintas	KP4	0.479	0.5	Tidak Valid
	Polusi Udara	KP5	0.336	0.5	Tidak Valid
	Kepemilikan Kendaraan	KP6	0.580	0.5	Valid
	Kenyamanan	KP7	0.559	0.5	Valid
	Parkir	KP8	0.036	0.5	Tidak Valid
	Sosialisasi	KP9	0.439	0.5	Tidak Valid
	Informasi sistem transportasi	KP10	0.204	0.5	Tidak Valid
	Mendapat Rekomendasi	KP11	0.327	0.5	Tidak Valid
	Grup	KP12	-0.035	0.5	Tidak Valid
	Integrasi	KP13	0.634	0.5	Valid
	Kecepatan	KP14	0.724	0.5	Valid
	Kesesuaian Lokasi Terminal	KP15	0.753	0.5	Valid
	Jadwal	KP16	0.702	0.5	Valid

Sumber : Hasil Analisis 2017

Berdasarkan hasil analisis model pengukuran pada tabel 4.28 diatas dapat diketahui bahwa indikator yang menghasilkan *loading factor* lebih besar dari 0.5 dinyatakan valid atau mampu mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi. Indikator valid yang mempengaruhi wisatawan untuk menggunakan kendaraan pribadi adalah Keamanan, Kepemilikan Kendaraan, Kenyamanan, Integrasi, Kecepatan, Kesesuaian Lokasi Terminal dan Jadwal.

C. Pengujian Reliabilitas Konstruk

Pengujian reliabilitas konstruk dilakukan menggunakan ukuran reliabilitas konstruk (*Cronbach's alpha*) atau menggunakan *composite reliability* atau biasa disebut *discriminant reliability*. Kriteria pengujian apabila nilai *composite*

reliability lebih besar atau sama dengan 0.70 atau nilai *Cronbach's alpha* lebih besar sama dengan 0.60 maka dapat dinyatakan konstruk telah reliabel.

Tabel 4. 30 Pengujian Reliabilitas Faktor Penggunaan Kendaraan Pribadi

Variabel	Composite Reliability	Keterangan	Cronbach's Alpha	Keterangan
Faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi	0.796	Reliabel	0.728	Reliabel

Sumber : Hasil Analisis 2017

Pengujian reliabilitas pada tabel 4.30 di atas menginformasikan bahwa variabel faktor-faktor wisatawan tidak menggunakan angkutan umum menghasilkan nilai *composite reliability* yang lebih besar dari 0.7, dan *Cronbach's Alpha* yang lebih besar dari 0.6. Dengan demikian, indikator yang mengukur variabel tersebut dinyatakan reliabel atau handal digunakan untuk mengukur atau menjelaskan variabelnya.

D. Kontribusi Indikator Pengukur Variabel Faktor-faktor yang

Mempengaruhi Wisatawan dalam Menggunakan Kendaraan Pribadi.

Besarnya kontribusi masing-masing indikator dalam mengukur variabel laten dapat diketahui melalui loading factor masing-masing indikator. Dari 16 variabel indikator hanya sebanyak 7 variabel indikator yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan kendaraan pribadi. Besarnya loading factor yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan kendaraan pribadi dapat dilihat melalui penjelasan berikut :

Tabel 4. 31 Variabel Faktor yang Mempengaruhi Wisatawan Menggunakan Kendaraan Pribadi

Variabel	Indikator	Kode	Loading Indikator	Cut Off	Keterangan
Faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi	Keamanan	KP2	0.598	0.5	Valid
	Kepemilikan Kendaraan	KP6	0.580	0.5	Valid
	Kenyamanan	KP7	0.559	0.5	Valid
	Integrasi	KP13	0.634	0.5	Valid
	Kecepatan	KP14	0.724	0.5	Valid
	Kesesuaian Lokasi Terminal	KP15	0.753	0.5	Valid
	Jadwal	KP16	0.702	0.5	Valid

Sumber : Hasil Analisis 2017

Berdasarkan model pengukuran pada tabel 4.31 di atas diketahui bahwa nilai loading indikator Integrasi sebesar 0.634. Hal ini berarti kontribusi indikator angkutan umum tidak terintegrasi dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan tidak menggunakan angkutan umum sebesar 63.4%.

Selanjutnya nilai loading indikator kecepatan sebesar 0.724. Dengan kata lain, kontribusi indikator kecepatan dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan tidak menggunakan angkutan umum sebesar 72.4%.

Berikutnya nilai loading indikator kesesuaian lokasi terminal sebesar 0.753. Hal ini berarti kontribusi indikator kesesuaian lokasi terminal dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan tidak menggunakan angkutan umum sebesar 75.3%.

Kemudian nilai loading indikator kepemilikan kendaraan pribadi sebesar 0.580. Dengan kata lain, kontribusi indikator kepemilikan kendaraan pribadi dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan tidak menggunakan angkutan umum sebesar 58.0%.

Berikutnya nilai loading indikator jadwal sebesar 0.702. Hal ini berarti kontribusi indikator jadwal dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan tidak menggunakan angkutan umum sebesar 70.2%.

Selanjutnya nilai loading indikator kenyamanan sebesar 0.559. Dengan kata lain, kontribusi indikator kenyamanan dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan tidak menggunakan angkutan umum sebesar 55.9%.

Kemudian nilai loading indikator keamanan sebesar 0.598. Hal ini berarti kontribusi indikator keamanan dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan tidak menggunakan angkutan umum sebesar 59.8%.

Model pengukuran variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi juga menginformasikan bahwa indikator kesesuaian lokasi terminal memiliki nilai loading paling besar yaitu sebesar 0.753 yang menjelaskan bahwa **Kesesuaian Lokasi Terminal** merupakan indikator yang paling dominan dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi. Sehingga dapat disimpulkan bahwa wisatawan menggunakan kendaraan pribadi karena tujuh hal, yaitu :

1. (Kesesuaian Lokasi Terminal) lokasi terminal tidak sesuai;
2. (Kecepatan) Kecepatan Pelayanan Angkutan Umum ;
3. (Jadwal) Tidak ingin menunggu terlalu lama karena angkutan umum tidak terjadwal;
4. (Integrasi) Angkutan umum tidak saling terintegrasi;
5. (Keamanan) Tingginya tingkat kriminalitas yang menyebabkan angkutan umum tidak aman;

6. (Kepemilikan Kendaraan Pribadi) Memiliki kendaraan pribadi sehingga tidak membutuhkan angkutan umum;
7. (Kenyamanan) Kondisi angkutan umum yang tidak nyaman.

4.5 Rekomendasi

Berdasarkan hasil analisis faktor konfirmatori yang dilakukan pada variabel faktor wisatawan pengguna angkutan umum dan variabel faktor wisatawan pengguna kendaraan pribadi diketahui bahwa terdapat beberapa variabel indikator faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam memilih moda saat berwisata di Kota Batu. Faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam memilih menggunakan angkutan umum adalah Kepadatan Lalu Lintas (AU4), polusi udara (AU5), Kenyamanan (AU7), parkir (AU8) dan sosialisasi (AU9). Sedangkan untuk wisatawan yang memilih untuk berwisata menggunakan kendaraan pribadi dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu Integrasi (KP13), kecepatan (KP14), kesesuaian lokasi terminal (KP15), kepemilikan kendaraan pribadi (KP6), jadwal (KP16), kenyamanan (KP7) serta keamanan (KP2). Hasil Variabel Faktor-Faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam pemilihan moda saat berwisata di Kota Batu dapat dilihat pada tabel 4.32 dibawah ini :

Tabel 4. 32 Hasil Variabel Faktor-Faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam pemilihan moda saat berwisata di Kota Batu

Variabel	Indikator	Loading Indikator
Faktor Menggunakan Angkutan Umum	Kepadatan Lalu Lintas	0,551
	Polusi Udara	0,638
	Kenyamanan	0,604
	Parkir	0,513
	Sosialisasi	0,503
Faktor Menggunakan Kendaraan Pribadi	Keamanan	0.634
	Kepemilikan Kendaraan	0.724
	Kenyamanan	0.753
	Integrasi	0.580
	Kecepatan	0.702
	Kesesuaian Lokasi Terminal	0.559
	Jadwal	0.598

Sumber : Hasil Analisis 2017

Selanjutnya dari hasil faktor-faktor yang secara signifikan mempengaruhi wisatawan dalam memilih angkutan umum dan kendaraan pribadi saat berwisata di Kota Batu akan dikembangkan menjadi dua macam rekomendasi pengembangan, yaitu rekomendasi kebijakan transportasi dan rekomendasi perencanaan spasial yang ditujukan pada pemerintah Kota Batu. **Rekomendasi pengembangan** untuk pemerintah Kota Batu yaitu :

4.5.1 Rekomendasi Kebijakan Transportasi

Rekomendasi Kebijakan Transportasi ini terdiri dari beberapa hasil faktor yang secara signifikan mempengaruhi wisatawan dalam memilih angkutan umum, yaitu :

A. Kepadatan Lalu Lintas, Polusi Udara dan Sosialisasi.

Untuk mewujudkan perjalanan yang dapat dinikmati baik oleh masyarakat maupun oleh wisatawan di Kota Batu, pemerintah Kota Batu harus memberikan sosialisasi kepada masyarakat maupun wisatawan mengenai keuntungan menggunakan angkutan umum saat berwisata seperti terhindar dari kelelahan saat macet, dapat mengurangi polusi udara, dapat menikmati perjalanan dan dapat lebih mengenal warga sekitar Kota Batu.

B. Integrasi

Jenis Integrasi yang harus dilakukan oleh pemerintah untuk layanan angkutan umum di Kota Batu bisa terdiri dari integrasi lokasi yang memungkinkan perpindahan moda dengan mudah, integrasi jadwal yang memungkinkan pelayanan angkutan umum tepat waktu, integrasi tiket yang memungkinkan penumpang tidak perlu membeli tiket baru pada setiap perjalanan, integrasi informasi yang memungkinkan penumpang untuk mendapatkan informasi terkait pelayanan angkutan umum yang saling terhubung sehingga wisatawan dapat merencanakan perjalanannya.

C. Kecepatan

Pemerintah sebaiknya perlu mengadakan pengaturan waktu keberangkatan bagi angkutan umum di terminal dengan melakukan kesepakatan mengenai jadwal tetap keberangkatan dan batas waktu pemberangkatan secara ketat meskipun penumpang yang naik belum penuh. Selain itu pemerintah juga perlu merubah sistem “kejar setoran” menjadi sistem gaji untuk para supir angkutan umum. Dengan adanya penghilangan target setoran yang harus dibayarkan, perilaku negatif yang dilakukan oleh para supir angkutan juga dapat berkurang. Kemudian agar dapat bersaing dan menarik minat penumpang, waktu tempuh dan kecepatan angkutan umum haruslah lebih singkat dan tinggi daripada kendaraan pribadi. Apabila kondisi memungkinkan, sangat dianjurkan untuk memberikan lajur khusus angkutan umum yang steril dari kendaraan lain.

D. Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Pemerintah harus menurunkan laju pertumbuhan kendaraan bermotor dengan cara meningkatkan nilai retribusi pajak kendaraan bermotor. Selain itu untuk mengurangi jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan umum perkotaan dapat dilakukan dengan menerapkan manajemen lalu lintas yang efektif seperti menerapkan kebijakan 3 in 1 pada daerah rawan kemacetan dan ditentukan dalam waktu tertentu.

E. Jadwal

Pemerintah sebaiknya perlu mengadakan pengaturan waktu keberangkatan bagi angkutan umum di terminal dengan melakukan kesepakatan mengenai jadwal tetap keberangkatan dan batas waktu pemberangkatan secara ketat meskipun penumpang yang naik belum penuh angkutan umum tersebut sudah harus berangkat pada jam atau waktu yang sudah ditentukan. Namun jika wisatawan menginginkan angkutan umum yang lebih efektif dan efisien dalam artian angkutan umum tanpa rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti dapat menggunakan taksi.

F. Kenyamanan

Untuk mewujudkan angkutan umum yang nyaman pemerintah harus memberi batas jumlah penumpang angkutan umum sehingga tidak terlalu penuh dan berdesak-desakan, menyediakan halte untuk menunggu angkutan umum untuk penumpang berteduh, memberi pelatihan kepada para supir angkutan umum supaya tidak mengendarai angkutan secara ugal-ugalan, peremajaan armada angkutan umum yang sudah rusak, penambahan armada angkutan umum pada jam-jam sibuk (pagi dan sore), dan pengaturan jadwal menaikkan dan memberhentikan penumpang di halte-halte tertentu pada jam-jam sibuk.

G. Keamanan

Untuk mewujudkan angkutan umum yang aman pemerintah harus menetapkan peraturan yang sesuai dengan standar pelayanan minimum angkutan umum yaitu tiket penumpang, tanda pengenalan supir angkutan umum, informasi gangguan keamanan, informasi trayek dan identitas kendaraan. Kemudian pemerintah juga harus memberi pelatihan kepada para supir angkutan umum supaya tidak mengendarai angkutan secara ugal-ugalan.

4.5.2 Rekomendasi Perencanaan Spasial

Dua variabel faktor yang secara signifikan mempengaruhi wisatawan dalam memilih angkutan umum, yaitu :

A. Parkir

Minimnya kapasitas parkir pada suatu destinasi wisata di Kota Batu menjadi salah satu faktor signifikan yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum. Wisatawan lebih memilih menggunakan angkutan umum karena menghindari kelelahan akibat berkendara pada lalu lintas yang padat ditambah harus berkeliling mencari tempat parkir untuk kendaraannya.

B. Kesesuaian Lokasi Terminal

Menurut hasil analisis yang telah dilakukan, lokasi terminal yang tidak sesuai menjadi salah satu faktor signifikan yang mempengaruhi wisatawan menggunakan kendaraan pribadi saat berwisata di Kota Batu. Padahal hal yang tak kalah penting dalam infrastruktur angkutan perkotaan adalah prasarana terminal. Sebuah terminal hendaknya dibuat dengan memperhitungkan efektivitas fungsi dalam perencanaan. Berdasarkan lokasi, terdapat dua model terminal, yaitu model *nearside terminating* dan model *central terminating*. Model *nearside terminating* adalah pengembangan sejumlah terminal di pinggiran kota. Sedangkan model *central terminating* adalah terminal yang berlokasi di tengah kota, dan biasanya merupakan terminal terpadu. Terminal Kota Batu merupakan model terminal *central terminating* karena terletak di pusat kota. Namun status terminal Kota Batu masih termasuk dalam Terminal Tipe B dan bukan merupakan terminal terpadu.

Dari kedua variabel faktor yang secara signifikan mempengaruhi wisatawan dalam memilih angkutan umum tersebut diatas, langkah tepat yang harus diambil oleh pemerintah Kota Batu adalah membenahi kebijakan atau manajemen parkir, salah satunya dengan mempertimbangkan ketersediaan ruang dan biaya parkir yang ada di Kota Batu untuk dikembangkan menjadi sistem *Park and Ride*.

Fasilitas *Park and Ride* adalah parkir diluar badan jalan dengan koneksi ke transportasi umum, yang memungkinkan pengendara yang ingin melakukan perjalanan ke pusat kota, meninggalkan kendaraan pribadi mereka di tempat parkir dan berpindah ke angkutan umum untuk perjalanan mereka selanjutnya. Fasilitas ini biasanya terletak di pinggiran wilayah metropolitan atau di tepi luar pusat kota (Tim GIZ SUTIP, 2015).

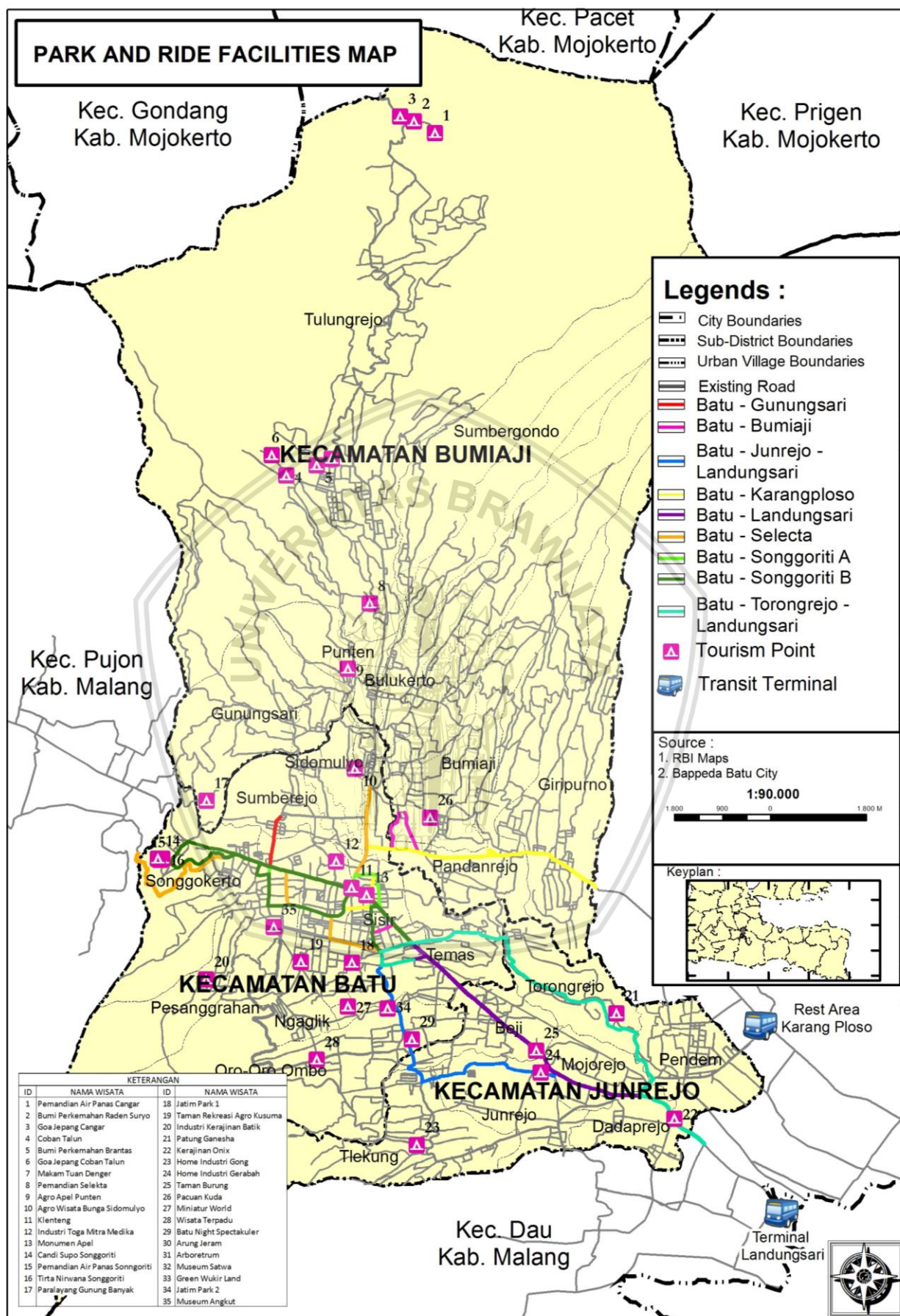
Menurut Rye (2011), agar *park and ride* berhasil, perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut :

- Angkutan umum berkualitas baik, cepat, pelayanan frekuensi tinggi dan handal.
- Frekuensi angkutan umum untuk sistem *park and ride* adalah 10 menit atau lebih. Untuk pemberhentian akhir, frekuensi harus setinggi mungkin agar selalu ada kendaraan angkutan yang siap di pemberhentian. Untuk halte lainnya, informasi waktu aktual cukup membantu untuk menunjukkan frekuensi yang sebenarnya.
- Biaya pengguna dari penggunaan sistem ini harus lebih murah dari biaya BBM dan biaya parkir dibandingkan perjalanan dengan menggunakan kendaraan pribadi ke pusat kota. Tergantung dari target pasar dari *park and ride* karena seringkali harga ini yang dijadikan pertimbangan dalam keputusan menggunakan *park and ride*.
- Seiring dengan waktu, jumlah parkir di pusat kota harus dikurangi dan harus lebih mahal dari *park and ride*.
- Harus ada akses yang mudah dari jalan arteri utama menuju sarana *park and ride* dan terpisah dari akses keluar masuk kendaraan angkutan umum.
- Kapasitas harus lebih besar untuk menampung kebutuhan, namun tidak terlalu besar sehingga waktu berjalan kaki dari lokasi parkir yang paling jauh menjadi berlebihan atau memberatkan. Untuk menambah kapasitas parkir bisa dibangun gedung parkir bertingkat.
- Keamanan bagi pengguna dan juga kendaraannya harus dijaga. Kualitas pengamanan dan sumber daya manusia yang baik akan meningkatkan rasa nyaman bagi pengguna.

Penempatan lokasi Fasilitas *Park and Ride* dapat direncanakan pada dua lokasi titik yaitu Terminal Landungsari dan *Rest Area* Karangploso (Gambar 4.18). Hal Tersebut didasari oleh hasil survey yang menjelaskan bahwa wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu lebih banyak berasal dari sekitar Jawa Timur (Surabaya, Gresik, dll) dan Malang Raya (Tabel 4.1). Fungsi Terminal Landungsari sebagai lokasi perencanaan fasilitas *Park and Ride* adalah untuk menampung pergerakan wisatawan dari arah Kota Malang, sedangkan *Rest Area* Karangploso berfungsi untuk menampung pergerakan wisatawan dari arah Kota Surabaya. Selain itu, beberapa fasilitas dasar untuk *Park and Ride* pada dua lokasi tersebut sudah tersedia hanya perlu dilakukan pengembangan untuk perluasan kawasan parkir dan penambahan fasilitas yang lain. Namun rekomendasi untuk

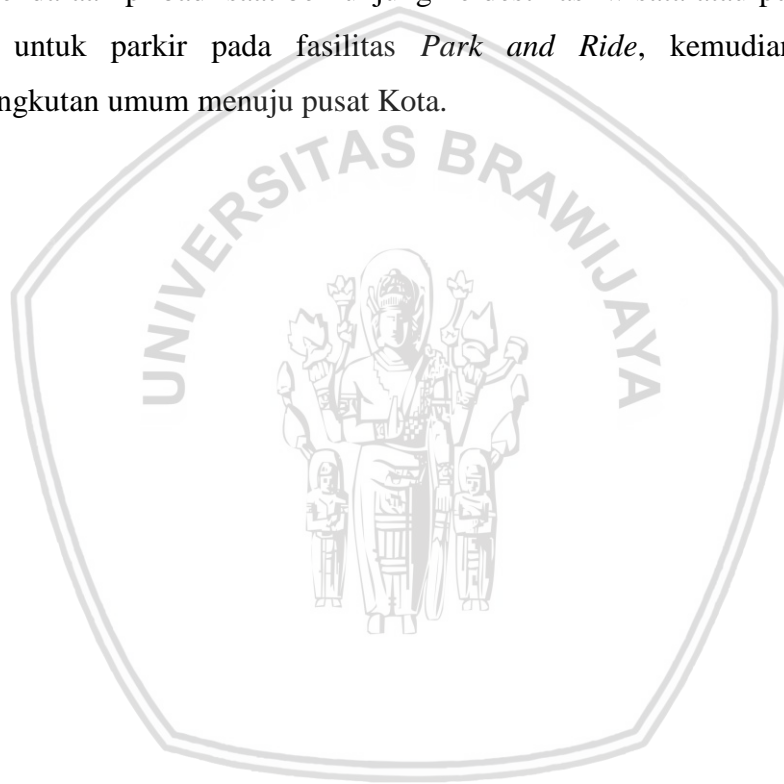
penentuan lokasi diperlukan penelitian dan analisis lebih lanjut yang sesuai dengan standar pembangunan fasilitas *Park and Ride*.





Gambar 4. 18 Peta Rekomendasi Titik Lokasi Fasilitas Park and Ride.

Nantinya Fasilitas *Park and Ride* ini berfungsi sebagai tempat parkir kendaraan pribadi wisatawan. Kemudian untuk menuju tempat wisata di Kota Batu wisatawan harus berpindah moda menggunakan angkutan umum yang telah disediakan. Selain itu pemerintah Kota Batu juga harus bekerja sama dengan manajemen setiap destinasi wisata untuk menyediakan tempat parkir dengan kapasitas memadai untuk Bus Pariwisata dan angkutan umum *shuttle* yang membawa wisatawan dari fasilitas *Park and Ride*. Hal tersebut perlu dilakukan untuk meminimalisir banyaknya bus pariwisata yang parkir di badan jalan. Sedangkan tempat parkir untuk kendaraan pribadi tetap tersedia namun dengan biaya parkir yang tinggi sehingga wisatawan akan berpikir ulang untuk menggunakan kendaraan pribadi saat berkunjung ke destinasi wisata atau pusat kota dan lebih memilih untuk parkir pada fasilitas *Park and Ride*, kemudian berpindah menggunakan angkutan umum menuju pusat Kota.



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat ditarik dari penelitian **Faktor-Faktor Pengaruh Wisatawan Menggunakan Angkutan Umum di Kota Batu** ini adalah :

5.1.1 Karakteristik Wisatawan

A. Karakteristik Sosial Ekonomi

Berdasarkan data yang diperoleh dari 229 orang responden, karakteristik sosial ekonomi wisatawan yang berhasil didapatkan pada hasil analisis deskriptif adalah :

- a. Sebagian besar responden berjenis kelamin perempuan yaitu sebesar 53,7% dan sebanyak 46,3% berjenis kelamin laki-laki.
- b. Sebesar 77% wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu berumur antara 18-30 tahun karena obyek wisata yang disediakan di Kota Batu lebih cocok untuk dinikmati oleh remaja hingga dewasa.
- c. Wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu berasal dari berbagai daerah di Indonesia namun wisatawan lebih banyak berasal dari sekitar Provinsi Jawa Timur yaitu sebesar 43 %, sedangkan responden yang berasal dari sekitar Malang Raya sendiri juga hampir sama banyak yaitu sebesar 41%. Hal tersebut dikarenakan menurut responden, Kota Batu memiliki obyek wisata yang cukup beragam dengan jarak relatif lebih dekat.
- d. Sebaran tingkat pendidikan responden wisatawan pengunjung Kota Batu cukup beragam namun sebagian besar yang ditemui berpendidikan SMA 55%, selanjutnya diikuti oleh responden dengan pendidikan sarjana sebesar 22,7%.

- e. Tingkat penghasilan responden cukup beragam namun sebagian besar wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu adalah wisatawan dengan tingkat penghasilan Rp.1.000.000–Rp.3.000.000 sebesar 48%. menunjukkan bahwa responden yang berwisata di Kota Batu rata-rata merupakan wisatawan dengan tingkat penghasilan menengah kebawah.
- f. Dari hasil penelitian dapat dijelaskan bahwa 71,6 % reponden memiliki jumlah anggota keluarga sebanyak 1 hingga 4 orang. Rata-rata responden dengan jumlah anggota keluarga yang melebihi dari lima orang mengunjungi Kota Batu dengan menggunakan kendaraan pribadi karena menurut mereka akan kerepotan jika menggunakan angkutan umum dengan jumlah anggota keluarga yang besar.

B. Karakteristik Perjalanan Wisata

Berdasarkan data yang diperoleh dari 229 orang responden, karakteristik perjalanan wisata yang berhasil didapatkan pada hasil analisis deskriptif adalah :

- a. Sebanyak 92,6 % responden tidak memiliki masalah kesehatan. Hal tersebut menunjukkan bahwa kebanyakan wisatawan pengunjung Kota Batu dalam kondisi sehat.
- b. Diketahui bahwa 29% wisatawan pengunjung Kota Batu menggunakan angkutan umum sedangkan 71% responden sisanya lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Hal tersebut diduga menjadi salah satu penyebab kemacetan yang sering terjadi di Kota Batu.
- c. Diketahui bahwa 81% wisatawan pengunjung Kota Batu memiliki kendaraan pribadi, sedangkan 19% wisatawan pengunjung Kota Batu tidak memiliki kendaraan pribadi. Kepemilikan kendaraan pribadi sangat mempengaruhi wisatawan dalam memilih moda yang digunakan saat berwisata.
- d. Diketahui bahwa sebanyak 71 % wisatawan pengunjung Kota Batu yang memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sedangkan sisanya yaitu 29% wisatawan tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Kepemilikan SIM juga mendorong penggunaan kendaraan pribadi.
- e. Diketahui bahwa sebanyak 72 % mengaku bahwa saat itu bukan pengalaman pertamanya berkunjung ke Kota Batu, sedangkan 28% sisanya mengaku bahwa saat itu merupakan pengalaman pertamanya mengunjungi Kota Batu.

- f. Diketahui bahwa sebanyak 55% responden menghabiskan waktunya berwisata di Kota Batu selama 4-6 jam. Menurut mereka jika waktu yang dihabiskan di Kota Batu hanya sekitar 1-6 jam, maka kendaraan pribadi menjadi alternatif yang tepat dalam penggunaan moda karena mereka bisa bebas dan tidak tergantung jadwal angkutan umum.
- g. Dapat diketahui pada hasil penelitian menunjukkan bahwa rata-rata wisatawan pengunjung Kota Batu melakukan perjalanan wisata bersama dengan Teman yaitu sebanyak 41 % responden.
- h. Diketahui pada hasil penelitian bahwa berlibur merupakan tujuan utama wisatawan berkunjung ke Kota Batu yaitu sebesar 91,3 % responden.
- i. Obyek wisata yang paling sering dikunjungi oleh wisatawan adalah obyek wisata Jawa Timur Park 1 yaitu Sebesar 61,1 % dari total jumlah responden. Kemudian sebesar 57,2 % dari total jumlah responden pernah mengunjungi obyek wisata Jawa Timur Park 2. Sedangkan Selecta pernah dikunjungi 53,7% dari total jumlah responden. Museum Angkut yang tergolong obyek wisata baru sudah pernah dikunjungi oleh 50,7% dari total jumlah responden. Sisanya sebesar 52,4 % dari total responden pernah mengunjungi berbagai macam obyek wisata di Kota Batu yang lain seperti Coban rondo, Coban Talun, Cangar, Kusuma Agro wisata, dan lain-lain.

5.1. 2 Persepsi Wisawatan

Persepsi disini terbagi menjadi dua macam yaitu persepsi pengguna angkutan umum dan persepsi pengguna kendaraan pribadi yang nantinya akan digunakan untuk mengetahui pandangan wisatawan mengenai alasan untuk menggunakan angkutan umum pada saat berwisata di Kota Batu.

A. Persepsi Wisatawan Pengguna Angkutan Umum

Berdasarkan hasil analisis deskriptif, diinformasikan bahwa dari 67 wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum :

- 34.3% responden menyatakan kurang setuju bahwa angkutan umum di Kota Batu sangat mudah untuk di akses.
- 34.3% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum menyatakan tidak setuju bahwa angkutan umum di Kota Batu sudah layak.

- 37.3% responden menyatakan setuju bahwa tarif perjalanan dengan menggunakan angkutan umum lebih murah.
- 52.2% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum menyatakan kurang setuju bahwa angkutan umum dapat mengurangi kemacetan.
- 38.8% responden menyatakan kurang setuju bahwa angkutan umum dapat mengurangi polusi udara.
- 55.2% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum, menyatakan setuju bahwa mereka memilih angkutan umum karena kesulitan mendapatkan parkir di tempat tujuan.
- 37.3% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum menyatakan setuju bahwa mereka tidak tahu arah untuk mengemudi di Kota Batu.
- 31.3% responden menyatakan sangat setuju bahwa mereka tidak tahu arah untuk mengemudi di Kota Batu karena mereka termasuk wisatawan yang baru pertama kali mengunjungi Kota Batu.
- 53.7% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan angkutan umum menyatakan setuju bahwa mereka ingin mengetahui sistem transportasi di daerah tujuan.

B. Persepsi Wisatawan Pengguna Kendaraan Pribadi

Berdasarkan hasil analisis deskriptif, diinformasikan bahwa dari 162 wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi:

- 40.1% responden yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi menyatakan setuju bahwa angkutan umum tidak terintegrasi dengan baik.
- 45.7% responden menyatakan setuju bahwa angkutan umum terlalu lamban.
- 48.1% responden menyatakan setuju bahwa mereka tidak ingin tergantung pada jadwal angkutan umum.
- 47.5% responden menyatakan setuju bahwa mereka merasa tidak nyaman dalam keramaian angkutan umum karena tergolong orang yang tidak suka bersosialisasi dengan orang baru.
- 39.5% responden wisatawan yang berkunjung ke Kota Batu menggunakan kendaraan pribadi menyatakan setuju bahwa mereka tidak memiliki informasi mengenai angkutan umum di Kota Batu.

- 40.7% responden menyatakan setuju bahwa mereka merasa angkutan umum tidak aman.

5.1.3 Analisis Faktor Konfirmatori

Besarnya kontribusi masing-masing indikator dalam mengukur variabel laten dapat diketahui melalui *loading factor* masing-masing indikator. Suatu indikator dikatakan valid apabila *loading factor* bernilai positif dan lebih besar 0.5.

C. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Wisatawan dalam Menggunakan Angkutan Umum

Besarnya kontribusi masing-masing indikator dalam mengukur variabel laten dapat diketahui melalui *loading factor* masing-masing indikator. Dari 16 variabel indikator hanya sebanyak 5 variabel indikator yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan angkutan umum.

Model pengukuran variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum juga menginformasikan bahwa indikator menikmati perjalanan memiliki nilai *loading* paling besar yaitu sebesar 0.638 yang menjelaskan bahwa menikmati perjalanan menjadi indikator yang paling dominan dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan angkutan umum. Sehingga dapat disimpulkan bahwa wisatawan menggunakan angkutan umum karena lima hal, yaitu :

1. (Kenyamanan) Menggunakan angkutan umum bisa menikmati perjalanan;
2. (Parkir) Kesulitan mendapatkan tempat parkir di lokasi tujuan wisata;
3. (Kepadatan Lalu Lintas) Ingin mengurangi kemacetan lalu lintas.
4. (Polusi Udara) Mengurangi polusi udara.
5. (Sosialisasi) Ingin lebih mengenal warga lokal.

D. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Wisatawan dalam Menggunakan Kendaraan Pribadi

Besarnya kontribusi masing-masing indikator dalam mengukur variabel laten dapat diketahui melalui *loading factor* masing-masing indikator. Dari 16 variabel indikator hanya sebanyak 7 variabel indikator yang mempengaruhi wisatawan dalam menggunakan kendaraan pribadi.

Model pengukuran variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi juga menginformasikan bahwa indikator lokasi terminal tidak sesuai memiliki

nilai loading paling besar yaitu sebesar 0.753 yang menjelaskan bahwa lokasi terminal tidak sesuai merupakan indikator yang paling dominan dalam mengukur variabel faktor-faktor wisatawan menggunakan kendaraan pribadi. Sehingga dapat disimpulkan bahwa wisatawan menggunakan kendaraan pribadi karena tujuh hal, yaitu :

1. (Kesesuaian Lokasi Terminal) lokasi terminal tidak sesuai;
2. (Kecepatan) Kecepatan Pelayanan Angkutan Umum ;
3. (Jadwal) Tidak ingin menunggu terlalu lama karena angkutan umum tidak terjadwal;
4. (Integrasi) Angkutan umum tidak saling terintegrasi;
5. (Keamanan) Tingginya tingkat kriminalitas yang menyebabkan angkutan umum tidak aman;
6. (Kepemilikan Kendaraan Pribadi) Memiliki kendaraan pribadi sehingga tidak membutuhkan angkutan umum;
7. (Kenyamanan) Kondisi angkutan umum yang tidak nyaman.

5.2 Saran

Pada penelitian yang membahas mengenai **Faktor-Faktor Pengaruh Wisatawan Menggunakan Angkutan Umum di Kota Batu** ini masih banyak hal yang harus dikembangkan. Berikut merupakan beberapa saran yang diharapkan dapat memperbaiki dan dikembangkan pada penelitian selanjutnya:

1. Dalam penelitian ini hanya membahas wisatawan pengguna angkutan umum dan kendaraan pribadi saja, sehingga untuk selanjutnya diharapkan dapat melakukan penelitian lebih lanjut untuk semua moda yang digunakan wisatawan untuk mengunjungi Kota Batu.
2. Dalam penelitian ini hanya membahas mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi wisatawan dalam memilih menggunakan moda angkutan umum atau kendaraan pribadi berdasarkan hasil perhitungan dan persepsi wisatawan melalui analisis faktor konfirmatori saja. Sehingga untuk selanjutnya, diharapkan dapat melakukan penelitian

yang lebih detail untuk mewujudkan sistem pelayanan angkutan umum yang sesuai dengan keinginan masyarakat maupun wisatawan di Kota Batu.

3. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan untuk memperluas objek penelitian, memperluas daerah survei, dan memperbanyak jumlah sampel supaya data yang diperoleh menjadi lebih valid.



DAFTAR PUSTAKA

- Batu, B. K. 2015. Kota Batu dalam Angka Batu .
- Batu, B. P. 2015. Kota Batu Dalam Angka. Batu: Badan Pusat Statistik.
- Batu, D. P. 2013. Tataran Transportasi Lokal Kota Batu. Kota Batu: Dinas Perhubungan Kota Batu.
- Budiarta, N. 2011. Peranan Transportasi dalam Pariwisata, Studi Kasus : Pemilihan Daerah Tujuan Wisata (Dtu/Destinas) Oleh Wisatawan Di Bali. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil , 15, 196.
- Burkart, A. J., dan Medlik, S. 1981. *Tourism: past, present and future*. Universitas Michigan: Heinemann.
- Creswell, J. W. 1994. *Research Design Qualitative and Quantitative Approach*. New Delhi: Sage Publications.
- Ferdiansyah, R. 2008. Analisis Kemungkinan Peralihan Penggunaan Moda Angkutan Pribadi Ke Moda Angkutan Umum Perjalanan Depok-Jakarta.
- Furchan, A. 2004. Pengantar Penelitian dalam Pendidikan . Yogyakarta : Pustaka Pelajar Offset.
- Ghozali, I. 2011. Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 19 (edisi kelima) . Semarang : Universitas Diponegoro .
- Hardjana, A. M. 2003. Komunikasi Intrapersonal & Interpersonal . Yogyakarta : Kanisius .
- Ismayanti. 2010. Pengantar Pariwisata . Jakarta : Grasindo .
- Kotler, & Cooper. 1999 ; 1993. Karakteristik Wisatawan .
- Kountur, R. 2007. Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Tesis. Jakarta : PPM .
- Kuntjojo. 2009. Metode Penelitian. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Latan, H., & Ghozali, I. 2012. *Partial Least Squares* Konsep, Teknik dan Aplikasi Menggunakan Program SmartPLS 2.0 M3. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro .
- Le-Klahn, D.-T., Gerike, R., dan Hall, C. M. 2013. *Visitor Users vs non-users of public transport : the case of Munich, Germany* . 6.

- Miro, F. 2012. Pengantar Sistem Transportasi . Jakarta : Erlangga .
- Nasution, M. 2008. Manajemen Transportasi . Jakarta : Ghalia Indonesia .
- Nurhidayati, S. E. 2011. Analisis Pola Belanja Wisatawan Kelompok di Kota Batu. 328-335. Pengantar Pariwisata. 2010. Grasindo.
- Pratikno, H. J. 2006. Analisis Intensitas Penggunaan Angkutan Penumpang Umum . 3.
- Rasyad, R. 2000. Metode Statistik Untuk Umum. Jakarta : Grasindo .
- Rini, I. N. 2007. Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat Pelayanan Bus Way (Studi Kasus Bus Way Trans Jakarta Koridor D). 25.
- Rye, T. 2011. Manajemen Parkir : Sebuah Kontribusi menuju kota yang layak huni . Eschborn : Deutsche Gesellschaft Fur Internationale Zusammenarbeit (Giz).
- Santoso, S. 2010. Statistik Multivariat Konsep dan Aplikasi dengan SPSS. Jakarta : PT. Elex Media Komputindo .
- Smith, S. &. 1989. *Tourism Analysis : A Handbook* . New York : Longman Scientific & Technical .
- Sugiyono. 2012. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, P. D. 2014. Statistika Untuk Penelitian . Bandung: Alfabeta .
- Sumarni. 2005. Metodologi Penelitian Bisnis. Yogyakarta : CV. Andi Offset.
- Sutip, Giz. 2015. *Toolkit* Untuk Mobilitas Perkotaan Di Indonesia Manajemen Parkir Di Perkotaan . Jakarta : Bappenas .
- Tambunan, N. 2009. Posisi Transportasi dalam Pariwisata. Majalah Ilmiah Panorama Nusantara , 39.
- Wardiyanta, M. 2006. Metode Penelitian Pariwisata. Yogyakarta: CV. Andi Offset.
- Warpani, S. P. 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan . Bandung : ITB .
- Widarjono, A. 2015. Analisis Multivariat Terapan . Yogyakarta : UPP STIM YKPN .
- Widhiarso, W. 2004. Evaluasi Faktor Dalam Big Five : Pendekatan Analisis Faktor Konfrmtori.